

BOLETIN OFICIAL

DE LA REPUBLICA ARGENTINA

BUENOS AIRES, JUEVES 28 DE SETIEMBRE DE 2000

AÑO CVIII

SUPLEMENTO

Nº 29.493

1ª LEGISLACION
Y AVISOS OFICIALES

Los documentos que aparecen en el BOLETIN OFICIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA serán tenidos por auténticos y obligatorios por el efecto de esta publicación y por comunicados y suficientemente circulados dentro de todo el territorio nacional (Decreto Nº 659/1947)

MINISTERIO DE JUSTICIA
Y DERECHOS HUMANOS
Dr. RICARDO R. GIL LAVEDRA
MINISTRO

SECRETARIA DE JUSTICIA Y
ASUNTOS LEGISLATIVOS
Dr. JORGE G. PEREZ DELGADO
SECRETARIO

SUBSECRETARIA DE JUSTICIA
Y ASUNTOS LEGISLATIVOS
Dr. CARLOS F. BALBIN
SUBSECRETARIO

DIRECCION NACIONAL DEL
REGISTRO OFICIAL
Dr. RUBEN A. SOSA
DIRECTOR NACIONAL

Domicilio legal: Suipacha 767
1008 - Capital Federal
Tel. y Fax 4322-3788/3949/
3960/4055/4056/4164/4485

<http://www.jus.gov.ar/servi/boletin/>
Sumario 1ª Sección
(Síntesis Legislativa)
y
3ª Sección

e-mail: boletin@jus.gov.ar

Registro Nacional de la
Propiedad Intelectual
Nº 34.903

corresponda a la policía de seguridad y judicial que estará a cargo de las policías nacionales existentes. La organización y funciones de la Policía Aeronáutica serán establecidas por una ley especial que se dictará al efecto".

Que la Ley 21.521 crea la Policía Aeronáutica Nacional, asignándole el ejercicio del poder de policía en el aerospacio y el servicio de policía de seguridad y judicial en su jurisdicción territorial.

Que el artículo 12 de la referida ley, le impone a la Policía Aeronáutica Nacional ejecutar los compromisos previstos por convenios internacionales en materia de policía de la aeronavegación según las órdenes que especialmente se le impartan (inciso 3); vigilar y mantener la seguridad y el orden; prevenir, investigar y reprimir la comisión de delitos y faltas (inciso 5); intervenir en la prevención y represión del apoderamiento de aeronaves e interferencias ilícitas a la aviación civil (inciso 6); y velar por el cumplimiento de las prescripciones legales vigentes y ejercer las facultades que se acuerdan a la autoridad aeronáutica, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras competencias (inciso 15).

Que el Decreto Nº 375/97 —ratificado por el Decreto Nº 842/97 dictado en Acuerdo General de Ministros—, en su artículo 6, inciso d), y el Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento de un conjunto de aeropuertos que forman parte del Sistema Nacional de Aeropuertos, aprobado por Decreto Nº 163/98, en su artículo 12.3 (Apartados I y II), disponen que las funciones de seguridad quedan bajo la responsabilidad de la Fuerza Aérea Argentina.

Que en virtud del inciso 22 del artículo 75 de la Constitución Nacional, que confiere a los tratados jerarquía superior a las leyes, corresponde armonizar el ordenamiento legal interno, a fin de dar cumplimiento a las normas y métodos recomendados establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), y contenidos en el Aenxo 17 y el Documento 8973/5 derivados del referido convenio.

Que de conformidad con el inciso 22 del artículo 18 de la Ley de Ministerios —t.o. 1992—, es atribución del Ministerio de Defensa entender en el registro, habilitación, fiscalización y dirección técnica de los actos y actividades vinculadas a la navegación por aire, en cuanto sean de su jurisdicción.

Que la decisión a adoptar se fundamenta en la atribución que el suscripto tiene para ejercer aquellas facultades que por su naturaleza son necesarias para el normal y permanente desenvolvimiento de la FUERZA AEREA ARGENTINA.

Por ello,

EL JEFE DEL
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA
RESUELVE:

Artículo 1º — Apruébase el "Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria", que como Anexo forma parte de la presente Resolución y que se aplicará en todos los aeródromos de la República Argentina en que tenga jurisdicción la Policía Aeronáutica Nacional.

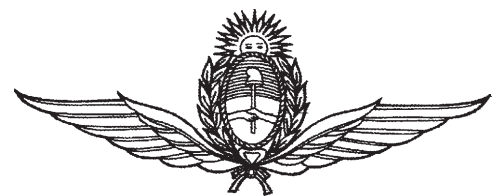
Art. 2º — Regístrese, pase al Comando de Regiones Aéreas (Dirección Nacional de Policía Aeronáutica), para su conocimiento y publicación en Boletín Aeronáutica Público y Boletín Oficial. Oportunamente, archívese. — Rubén M. Montenegro.

ANEXO



RESOLUCIONES

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE REGIONES AEREAS



Programa Nacional de Seguridad
Aeroportuaria

DIRECCION NACIONAL DE POLICIA AERONAUTICA

Edición 1999

SUMARIO

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA
Resolución 617/1999-EMGFA
Apruébase el citado Programa que se aplicará en todos los aeródromos de la República Argentina en que tenga jurisdicción la Policía Aeronáutica Nacional.

Pág.

1

Estado Mayor General de la Fuerza Aérea

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Resolución 617/1999

Apruébase el citado Programa que se aplicará en todos los aeródromos de la República Argentina en que tenga jurisdicción la Policía Aeronáutica Nacional.

Bs. As., 14/8/1999

VISTO el expediente Nº 2.367.548 (FAA), lo propuesto por el Comandante de Regiones Aéreas, y

CONSIDERANDO:

Que es necesario garantizar en la República Argentina la observancia de las normas y procedimientos en materia de seguridad de la aviación civil nacional e internacional.

Que el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), aprobado por nuestro país mediante el Decreto-Ley Nº 15.110/46, ratificado por Ley 13.891, determina el compromiso que asumen los Estados contratantes en la adopción de normas y procedimientos en los aspectos de seguridad de la navegación aérea.

Que el anexo 17 —"Seguridad"— al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) en el capítulo 3.1.1. determina que cada Estado contratante establecerá un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Que el punto 3.8 del capítulo 3 del "Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita" (Documento 8973/5 de la Organización de Aviación Civil Internacional), se pronuncia en el mismo sentido al tratar el tema "Coordinación de la seguridad de aeropuerto".

Que el Artículo 202 del Código Aeronáutico dispone que: "La fiscalización del espacio aéreo, aeródromos y demás lugares aeronáuticos en el territorio de la República Argentina y sus aguas jurisdiccionales, será ejercida por la autoridad aeronáutica, con excepción de la que

INDICE

CAPITULO I	OBJETIVO DEL PROGRAMA
CAPITULO II	DEFINICIONES.
CAPITULO III	LEGISLACION. A. Convenios Internacionales. B. Legislación Nacional.
CAPITULO IV	ASIGNACION DE RESPONSABILIDADES. A. Autoridad Competente de AVSEC. B. Jefatura de Aeropuerto. C. Jefe de Escuadrón de Policía Aeronáutica. D. Administración Aeroportuaria. E. Ocupantes del Aeródromo o Aeropuerto. F. Explotadores del Servicio de Transporte Aéreo. G. Otros Organismos.
CAPITULO V	COORDINACION Y COMUNICACIONES. A. Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria. B. Comité Local de Seguridad Aeroportuaria. C. Comunicados de Prensa. D. Comunicación y Cooperación con Otros Estados. E. Comunicación con la OACI.
CAPITULO VI	PROTECCION DE AEROPUERTOS, AERONAVES, INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA. A. Designación de Areas Restringidas. B. Protección de Areas Restringidas. C. Control de Acceso - Requisitos Generales. D. Control de Acceso - Personas. E. Control de Acceso - Vehículos. F. Protección a las Aeronaves. G. Protección de Puntos Estratégicos Indispensables para la Navegación y de Otro Tipo.
CAPITULO VII	CONTROLES DE SEGURIDAD PARA LAS PERSONAS Y LOS OBJETOS QUE VAN A BORDO DE LAS AERONAVES. A. Inspección y Registro de los Pasajeros y Equipaje de Mano. B. Pasajeros en Tránsito y Pasajeros en Transferencia a Otro Vuelo. C. Tripulación de las Líneas Aéreas, Personal del Aeropuerto y Personas que no son pasajeros. D. Procedimientos de Inspección Especiales. E. Transporte autorizado de Armas de Fuego. G. Personas Bajo Custodia y Bajo Control Administrativo. Equipaje Facturado. H. Carga, Paquetes de Mensajería, Encomiendas de servicio rápido y Correo. I. Aprovisionamiento y Suministros. J. Objetos de Venta Prohibida dentro de la Zona Estéril. K. Construcciones y Refacciones Edilicias aeroportuarias.
CAPITULO VIII	EQUIPOS DE SEGURIDAD. A. Adquisición. B. Calibración. C. Utilización y Mantenimiento.
CAPITULO IX	PERSONAL A. Criterios de Selección. B. Instrucción.
CAPITULO X	METODOS PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA A. Generalidades. B. Responsabilidades. C. Medidas Iniciales. D. Comando. E. Control. F. Inteligencia e Información. G. Provisión de Servicios de Navegación Aérea. H. Apoyo de Especialistas. I. Organos de Información Pública. J. Notificación de los Actos de Interferencia Ilícita a otros Estados. K. Notificación de los Actos de Interferencia Ilícita a la OACI.
CAPITULO XI	EVALUACION DE LA EFICACIA A. Evaluaciones. B. Inspecciones. C. Ejercicios.
CAPITULO XII	INTELIGENCIA E INFORMACION A. Generalidades. B. Inteligencia e Información.
CAPITULO XIII	FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA.
CAPITULO XIV	PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA AEROPORTUARIA.
CAPITULO XV	APENDICES A. Régimen Regulatorio para la obtención, renovación y uso de Credenciales de Seguridad Aeroportuaria. B. Régimen regulatorio para Empresas de Seguridad en sector aeronáutico.

CAPITULO I**OBJETIVO DEL PROGRAMA**

1. El objetivo del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria es proteger la Seguridad, eficiencia y regularidad de la aviación civil en la República Argentina, proporcionando las salvaguardias necesarias contra actos de interferencia ilícita, mediante la aplicación de reglamentos, métodos y procedimientos y celebrando los convenios o acuerdos que sean necesarios con otros organismos, entidades y empresas que contribuyan a lograr la seguridad y la ejecución de los compromisos previstos por convenios internacionales.

2. El presente programa cumple y aplica las normas y métodos recomendados del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Ley 13.891), así como las disposiciones relativas a la Seguridad que contienen los Manuales y Circulares que los complementan y los demás Convenios ratificados por la República Argentina.

CAPITULO II**DEFINICIONES****ACTO DE INTERFERENCIA ILICITA**

Acto de violencia realizado contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.

Acto de destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

Acto de colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir la aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

Acto de destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si tal acto, por su naturaleza constituye un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo.

Acto de comunicar a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

Acto de utilizar ilícita e intencionalmente cualquier artefacto, sustancia o arma para:

a) Ejecutar un acto de violencia contra una persona en un Aeródromo o Aeropuerto que preste servicio a la aviación civil, el cual le cause o le pueda causar lesiones graves o la muerte.

b) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del mismo.

c) Realizar cualquier otro acto que ponga, o que pueda poner en peligro la seguridad de la aviación civil.

AERODROMO

Area definida de tierra o agua habilitada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, incluyendo edificios, instalaciones y equipos.

AEROPUERTO

Son Aeropuertos aquellos Aeródromos públicos, que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifiquen tal denominación. Aquellos Aeródromos públicos o Aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros se denominarán Aeródromos o Aeropuertos internacionales.

AERONAVE

Se considera como tal los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas.

ADMINISTRADOR DEL AEROPUERTO

Persona física designada por el Concesionario, Explotador o Permisionario de un Aeródromo y/o Aeropuerto que tendrá a su cargo la coordinación de las actividades de administración y operaciones que le hayan sido asignadas en el contrato de concesión y que se realicen dentro del mismo.

AVISO DE BOMBA / SABOTAJE

Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, que sugiera o indique que la seguridad de una persona, de una aeronave en vuelo o en tierra, de un Aeródromo o Aeropuerto, o una instalación de aviación civil, pueda poner en peligro a los mismos.

AMENAZA DE BOMBA

Estado de alerta implantado por la Autoridad Aeroportuaria para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un Aeródromo o Aeropuerto, o en una instalación de aviación civil.

AREA AERONAUTICA

El área de movimiento de un Aeródromo o Aeropuerto, de los terrenos y edificios adyacentes, o las partes de los mismos, cuyo acceso esté controlado.

AREA DE DOCUMENTACION

Lugar donde se encuentra el mostrador en que se realiza el trámite de presentación de la Documentación de los pasajeros que van a abordar una aeronave.

AREA DE PASAJEROS

Todo espacio e instalaciones en tierra proporcionados para la atención de pasajeros. Incluye plataformas, edificios de pasajeros, estacionamientos de vehículos y caminos.

AREA PUBLICA

El área de un Aeródromo o Aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público en general.

AREA RESTRINGIDA

Zona de un Aeródromo o Aeropuerto, edificio o instalación cuyo acceso está restringido o controlado para los fines de seguridad y protección.

AUTORIDAD DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (AVSEC)

El Director Nacional de Policía Aeronáutica es la autoridad máxima en Seguridad Aeroportuaria (AVSEC) en la República Argentina, conforme la competencia que surge de la Ley 21.521; siendo el responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

AVIACION GENERAL

Operación de aeronave distinta a la de aeronáutica comercial.

CARGA

Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

CARGA AGRUPADA

Envío que incluye varios paquetes remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es transportista regular.

OFICIAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (O.S.A.P.)

Es el Jefe de Escuadrón de Policía Aeronáutica Nacional designado por el Director Nacional de Policía Aeronáutica, que cuenta con la capacitación, idoneidad y adiestramiento en materia de seguridad de la aviación y sobre el Programa de Seguridad del Aeródromo y/o Aeropuerto.

Es el responsable de coordinar las medidas de seguridad del aeropuerto y/o aeródromo en el cual ha sido designado. (Anexo 17 - 3.1.10).

COORDINADOR DE SEGURIDAD EN TIERRA (C.S.T.)

Es la persona designada por el Explotador del Servicio de Transporte Aéreo que cuenta con la capacitación y adiestramiento sobre el Programa de Seguridad de la Aerolínea y del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

Cada Explotador del Servicio del Transporte Aéreo, deberá contar con un C.S.T. en cada terminal aérea donde preste servicio, durante el horario de operación de sus vuelos.

COORDINADOR DE SEGURIDAD EN VUELO (C.S.V.)

El Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, deberá capacitar a las tripulaciones, sobre los procedimientos, métodos y medidas de seguridad en los Aeródromos y Aeropuertos, y en particular para coordinar acciones en caso de presentarse actos de interferencia ilícita o cualquier otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad, de personas y/o cosas en los mismos.

CORREO

Despachos de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan con el fin de que se trasladen por medio aéreo.

CONTROL DE SEGURIDAD

Medidas, métodos y procedimientos para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas y/o cosas en los Aeródromos y Aeropuertos.

CONTROL DE ESTUPEFACIENTES

Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

DEPOSITO DE EQUIPAJES

Espacio en el que el equipaje facturado y de bodega se almacena hasta su transporte a las aeronaves así como el espacio donde pueda conservarse el equipaje mal encaminado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo.

DEPOSITO DE MERCANCIAS

Espacio por el que pasan las mercancías entre el transporte aéreo y el terrestre, y en el que están situadas las instalaciones de tramitación, o en el que se almacenan las mercancías hasta que se efectúa su transferencia al transporte aéreo o al terrestre.

EQUIPAJE

Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

EQUIPAJE DE MANO

Artículo de propiedad personal de los pasajeros y tripulantes que se llevan en la cabina de pasajeros y cuyas medidas y peso sean acorde a lo establecido por cada empresa.

EQUIPAJE DE TRANSFERENCIA ENTRE LINEAS AEREAS

El equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

EQUIPAJE EXTRAVIADO

Equipaje inadvertido o involuntariamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO

Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaje la persona a quien pertenece, o en otra.

EQUIPAJE NO IDENTIFICADO

Equipaje con o sin marbete, que ningún pasajero recoge en el Aeródromo y/o Aeropuerto y cuya propiedad no puede ser justificada.

EQUIPAJE NO RECLAMADO

Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero reclama.

EQUIPO DE SEGURIDAD

Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas y/o cosas en los Aeródromos y Aeropuertos.

ESTADO DEL EXPLOTADOR

Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador, o de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

ESTADO DE MATRICULA

Estado en el cual está matriculada la aeronave.

EXPEDIDOR RECONOCIDO

Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador de aeronave y proporciona controles de seguridad, que están aceptados por la autoridad competente, en relación con la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo.

EXPLOTADOR

Persona que utiliza legítimamente por cuenta propia una aeronave, aun sin fines de lucro.

JEFE DE AERODROMO

Autoridad superior de un Aeródromo Público en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno, quien será designado por la Autoridad Aeronáutica. (Art. 88 del C.A.).

IDENTIFICACION AEROPORTUARIA (C.A.S.A.)

Identificación u otro documento expedido a las personas empleadas en los Aeródromos o Aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso a los mismos, o a cualquier otra(s) parte(s) restringida(s) de ellos, a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares.

INSPECCION

Verificación del cumplimiento de las disposiciones de los programas de seguridad aprobados.

INSPECCION DE SEGURIDAD DE PASAJERO Y EQUIPAJE/CARGA/CORREO

Aplicación de medios técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para evitar actos de interferencia ilícita.

LINEA AEREA

Cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio de Transporte Aéreo Nacional e Internacional, regular y/o no regular.

MERCANCIAS

Véase definición de "carga".

MERCANCIAS PELIGROSAS

Todo artículo o sustancia que, cuando se transporte por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad en general.

MIEMBRO DE LA TRIPULACION

Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo de una Aeronave durante el tiempo de servicio o de vuelo.

PASAJEROS EN TRANSITO

Pasajeros que entran y salen de un Aeródromo y/o Aeropuerto, en el mismo vuelo en que llegaron o mediante otro sin salir de la zona estéril.

PASAJEROS Y EQUIPAJES DE TRANSFERENCIA

Pasajeros y equipajes que efectúan enlace entre dos vuelos diferentes.

PASARELA DE EMBARQUE

Rampa actuada mecánicamente y ajustable, para proporcionar a los pasajeros acceso directo entre las aeronaves y los edificios o vehículos.

PERMISO

Ver "Identificación Aeroportuaria".

PERSONA NO ADMISIBLE

Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

PLATAFORMA

Area definida, en los Aeródromos o Aeropuertos, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

POSICION DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVE

Area designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.

Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita o cualquier otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y/o Aeropuertos.

PLAN DE SEGURIDAD DEL AERODROMO O AEROPUERTO

Medidas, disposiciones y métodos destinados a prevenir todo acto de interferencia ilícita y todo otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y Aeropuertos, así como regular el desplazamiento de personas y vehículos dentro del ámbito aeroportuario.

El plan de seguridad se compone de las medidas preventivas, de contingencia y de emergencia.

Las medidas de contingencia se deberán implementar en los Aeródromos y Aeropuertos cuando se presenten situaciones extraordinarias de amenaza, que ameriten un aumento en el nivel de alerta.

Las medidas de emergencia, son métodos y procedimientos para responder ante hechos que afecten o pongan en peligro las operaciones aeronáuticas o el funcionamiento de los servicios relacionados con estos Aeródromos y/o Aeropuertos.

PUNTO VITAL DEL AEROPUERTO

Toda instalación en un Aeródromo y/o Aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal del mismo.

SABOTAJE

Todo acto u omisión deliberada destinado a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil y sus instalaciones y/o servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita o cualquier otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y Aeropuertos

SALA DE ESPERA A LA SALIDA

El espacio comprendido entre los puestos de presentación del pasajero y la sala de espera en el Area Aeronáutica.

SALA DE ESPERA EN EL AREA AERONAUTICA

El espacio comprendido entre la sala de espera y las salidas en la Area Aeronáutica del edificio de pasajeros.

SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita o todo otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y Aeropuertos.

SERVICIOS DE MENSAJERIA

Actividad en la que los envíos a cargo de uno o más expedidores se transportan a bordo de un servicio aéreo regular como equipaje de un mensajero que viaja como pasajero, acompañados por la documentación ordinaria correspondiente al equipaje facturado del pasajero.

SUMINISTROS

Artículos de uso y consumo que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las comidas y otros artículos afines.

ZONA AISLADA

Espacio, alejado de la parte edilicia de un Aeródromo o Aeropuerto, destinado al estacionamiento de aeronaves con alerta de bomba para su inspección y registro.

ZONA ESTERIL

Espacio que media entre un puesto de Inspección y la Aeronave y cuyo acceso está estrictamente controlado y sirve para la permanencia de los pasajeros que aguardan un vuelo determinado.

ZONA DE CLASIFICACION DE EQUIPAJE

Espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.

ZONA DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES

Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluyen las plataformas, los hangares, talleres, las zonas de estacionamiento de vehículos, edificios y los caminos relacionados con estos fines.

CAPITULO III**LEGISLACION****A. CONVENIOS INTERNACIONALES.**

La República Argentina aprobó y ratificó los siguientes Convenios cuyo fundamento legal surge del Art. 31 de la Constitución Nacional:

a) Convenio de Chicago y sus Anexos	Ley Nro. 13.891.
b) Convenio de Tokio	Ley Nro. 18.730.
c) Convenio de La Haya	Ley Nro. 19.793.
d) Convenio de Montreal	Ley Nro. 20.411.
e) Protocolo al Convenio de Montreal (1988)	Ley Nro. 23.915.

B. LEGISLACION NACIONAL

1. El Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria en Argentina tiene fundamento legal en virtud de:

a) Constitución de la Nación Argentina.	
b) Código Aeronáutico de la Nación	Ley Nro. 17.285 reformado por Ley Nro. 22.390.
c) Policía Aeronáutica Nacional	Ley Nro. 21.521.

2. Además entre las Leyes Nacionales pertinentes relativas a la aplicación y el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria cabe enumerar a título simplemente enunciativo:

Código Penal de la Nación y Leyes Complementarias	
Código Procesal Penal de la Nación.	
Código Aduanero.	Ley Nro. 22.415
Ley de Defensa	Ley Nro. 23.554
Ley de Seguridad Interior	Ley Nro. 24.059 y 24.194
Ley de Migraciones y de Fomento de la Inmigración	Ley Nro. 22.439
Legislación Penal de Estupefacientes	Ley Nro. 23.737
Ley de Armas y Explosivos	Ley Nro. 20.429
Ley de Protección y Conservación de Flora y Fauna Silvestre	Ley Nro. 22.421/81
Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas	Ley Nro. 22.344/81
Ley de Patrimonio Cultural Arqueológico y Paleontológico Nacional	Ley Nro. 9080

CAPITULO IV**ASIGNACION DE RESPONSABILIDADES****A. AUTORIDAD COMPETENTE DE AVSEC**

1. El Organismo con competencia y responsabilidad en la Seguridad Aeroportuaria es la Fuerza Aérea Argentina, a través del Jefe del Estado Mayor General de la misma, quien propone al Poder Ejecutivo Nacional, con intervención del Ministerio de Defensa, la designación de un Oficial Superior de la Institución para ocupar el cargo de Director Nacional de la Policía Aeronáutica. Los demás cargos serán cubiertos por designación del Director Nacional, conforme las responsabilidades, atribuciones y denominaciones que determina el Manual Orgánico de la Policía Aeronáutica Nacional (M.A.P.O. 29).

2. La Policía Aeronáutica Nacional es competente para ejercer las funciones de policía en los Aeródromos y Aeropuertos, sin que afecte la Jurisdicción Militar.

3. De acuerdo con el Artículo 12 de la Ley 21.521, la Policía Aeronáutica Nacional ejercerá en su Jurisdicción, conforme a su capacidad y a la competencia material y territorial atribuida, las siguientes funciones:

a) Vigilar y fiscalizar el aeroespacio.

b) Vigilar el cumplimiento de las normas sobre zonas de actividad aérea, prohibida o restringida;

c) Ejecutar los compromisos previstos por convenios internacionales en materia de policía de la aeronavegación según las órdenes que especialmente se le implantan;

d) Ejercer las facultades previstas en relación con las aeronaves que infrinjan las normas legales en vigencia;

e) Vigilar y mantener la seguridad y el orden; Prevenir, investigar y reprimir la comisión de delitos y faltas, dentro de los ámbitos territoriales referidos en los incs. 1 y 2 del art. 4;

f) Intervenir en la prevención y represión del apoderamiento de aeronaves e interferencias ilícitas a la aviación civil;

g) Prevenir y reprimir el contrabando con intervención de las autoridades judiciales y administrativas competentes;

h) Controlar o verificar personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas, en cuanto se refiere a seguridad;

i) Vigilar el cumplimiento de las normas sobre marcas de nacionalidad y matriculación en las aeronaves;

j) Controlar el transporte, tenencia, portación o empleo de armas, explosivos y otros elementos de peligro potencial, sensores, registros y demás objetos que sean materia de reglamentaciones especiales;

k) Instruir sumarios con intervención de juez competente y practicar las diligencias necesarias para comprobar los hechos ocurridos, descubrir y detener a sus autores y partícipes;

l) Dar cumplimiento a mandatos judiciales;

m) Evacuar informes y prestar la colaboración que las Fuerzas Armadas, otras fuerzas de seguridad y autoridades policiales le requieran.

n) Prestar en cuanto se relacione con sus funciones específicas, el auxilio que le requieran las autoridades competentes;

o) Velar por el cumplimiento de las prescripciones legales vigentes y ejercer las facultades que se acuerdan a la autoridad aeronáutica, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras competencias;

p) Colaborar con la observación aérea de incendios de bosque, inundaciones u otros siniestros, a solicitud de la autoridad competente;

q) Colaborar en la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, como así también en toda situación de emergencia.

4. La Autoridad Nacional competente en AVSEC es el Director Nacional de Policía Aeronáutica, conforme la competencia que surge de la Ley 21.521.

5. Las responsabilidades de la Autoridad Nacional competente en AVSEC incluyen:

a) Elaborar, aplicar y mantener actualizado el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

b) Definir y asignar las tareas para poner en práctica los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria que incluyan contingencias que afecten o puedan afectar la Seguridad Aeroportuaria.

c) Establecer los medios para coordinar las actividades de seguridad entre los diferentes organismos de la República Argentina interesados o responsables de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

d) Poner a disposición de la Administración de los Aeródromos y Aeropuertos, Explotadores del Servicio de transporte aéreo, que prestan servicios en su territorio y otros interesados, una versión escrita de las partes pertinentes del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

e) Examinar y mantener la eficacia del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, incluyendo la propuesta de reformas de las medidas y procedimientos de seguridad que la experiencia aconseje.

f) Examinar y aprobar los Programas de Seguridad e Instrucción de Seguridad de los explotadores de Aeronaves en general, de los servicios de la aeronáutica comercial, de los Aeródromos y Aeropuertos, de permisionarios y concesionarios aeroportuarios y prestadores de servicios de vigilancia en tierra.

g) Certificar que en los Aeródromos y/o Aeropuertos se proporcionen los servicios de seguridad de acuerdo a las instalaciones y equipos de apoyo necesarios, como son radios, equipos electrónicos de vigilancia, alarmas, control de accesos, detección de intrusos, personal capacitado, etc.; conforme a la legislación vigente.

h) Elaborar, revisar y proponer cuando corresponda, las políticas nacionales generales relativas a la seguridad de la aviación civil.

i) Elaborar, revisar y proponer reglamentos nacionales generales relativos a la seguridad aeroportuaria.

j) Elaborar y aplicar un Programa Nacional de Instrucción en materia de Seguridad de la Aviación Civil para el personal de la Policía Aeronáutica Nacional de acuerdo con los estándares de capacitación y perfeccionamiento recomendados por la OACI y los propuestos por el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria y los propios.

k) Asegurar que los requisitos relativos a la arquitectura e infraestructura, necesarios para la aplicación óptima de las medidas de seguridad nacionales e internacionales, se integran en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y en las modificaciones a las existentes en los Aeródromos y Aeropuertos de la República Argentina.

l) Elaborar y aplicar un Programa Nacional de instrucción en materia de seguridad de la aviación así como autorizar y verificar la aplicación de otros programas de instrucción en seguridad de la aviación por los Explotadores de Transporte Aéreo y del Aeropuerto (Catering, Combustibles, concesionario, etc.).

m) Definir y aprobar las normas básicas de seguridad en los Aeródromos y Aeropuertos civiles. Vigilar, supervisar, inspeccionar y verificar su cumplimiento (Documento VII).

n) Definir y aprobar los requisitos para la acreditación técnica del personal a cargo de los servicios de vigilancia de los Aeropuertos.

o) Evaluará conjuntamente con la Secretaría de Inteligencia del Estado, o el organismo competente, la información relativa a la Seguridad de la Aviación Civil Aeroportuaria y determinará el nivel de amenaza con el asesoramiento de dicho Organismo.

p) Desarrollar además las otras funciones que surgen de sus tareas, las complementarias de las mismas, las necesarias para su Administración Interna y aquellas que especialmente ordene el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea.

B. JEFATURA DE AEROPUERTO

1. Es la Autoridad superior del Aeródromo o Aeropuerto, en lo que respecta a su dirección, coordinación, y régimen interno, quien será designado por la Fuerza Aérea Argentina. La reglamentación respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo.

2. Las responsabilidades en materia de Seguridad Aeroportuaria del Jefe del Aeródromo o Aeropuerto incluyen, sin que esta enumeración sea limitativa:

a) Aplicar un Plan de Seguridad del Aeropuerto con los detalles de cada medida de Seguridad aplicada en el Aeropuerto, asegurando el cumplimiento de los requisitos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria en coordinación con el Jefe de Escuadrón PAN de su Aeródromo o la Autoridad designada por la Dirección Nacional de Policía Aeronáutica.

b) Presidirá el Comité de Seguridad Aeroportuaria.

C. JEFE DE ESCUADRON DE POLICIA AERONAUTICA

1. El Jefe de Escuadrón de la Policía Aeronáutica Nacional se desempeñará como Oficial de Seguridad Aeroportuaria y será el responsable de coordinar y aplicar las disposiciones la Ley 21.521, del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y de cumplir y hacer cumplir con todo lo establecido por la Autoridad Nacional competente en AVSEC, en particular sus funciones son:

a) Participar del Comité Local de Seguridad Aeroportuaria.

b) Coordinar la aplicación del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria en el Aeródromo o Aeropuerto.

c) Confeccionar, Supervisar, Actualizar y vigilar la ejecución y el cumplimiento del Plan de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto, incluyendo las medidas especiales introducidas por las personas mencionadas en el Inciso f), párrafo 5, del título A, del Capítulo IV.

d) Utilizar como guía el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y el Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc. 8973/5 de la O.A.C.I.);

e) Confeccionar y mantener una lista de los puntos vitales, incluyendo el equipo y las instalaciones y servicios esenciales, y revisar periódicamente la seguridad de dichos puntos;

f) Asegurar que las medidas y procedimientos de seguridad básicos sean adecuados para afrontar amenazas, estén en constante revisión y prevean situaciones normales y contingencias para períodos de alarma y situaciones de emergencia;

g) Organizar evaluaciones e inspecciones de seguridad.

h) Asegurar que se cumplan las recomendaciones para mejorar las medidas y procedimientos de seguridad;

i) Informar a la Autoridad Nacional competente en AVSEC acerca del estado de las medidas y procedimientos de seguridad en vigor en el Aeródromo o Aeropuerto, dar traslado a dicha autoridad de cualquier problema relacionado con la protección de los mismos y sus servicios que no pueda ser resuelto en el ámbito local;

j) Asegurar que en los planes de ampliación y/o modificación de los Aeródromos y Aeropuertos cumplan con las normas de seguridad establecidas.

k) Deberá proporcionar toda la información que le sea requerida, por las unidades de Inspección de la Autoridad Nacional competente en AVSEC.

l) Aplicará programas de capacitación al personal de seguridad, por medio de cursos supervisados y certificados por la Autoridad Nacional competente en AVSEC.

D. ADMINISTRACION DEL AEROPUERTO

1. El explotador, Permisionario o Concesionario de un Aeródromo y/o Aeropuerto es responsable de la administración y funcionamiento del mismo en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión de Aeropuertos y/o Convenios firmados entre la Fuerza Aérea y Estados Provinciales o entes Municipales.

El Administrador del Aeropuerto designado por el explotador, Permisionario o Concesionario tiene la responsabilidad de implementar y aplicar las medidas de seguridad que contribuyan a impedir actos de interferencia ilícita que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas y/o cosas en los Aeródromos y Aeropuertos, que dicte la Autoridad Nacional competente AVSEC y Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, de acuerdo con las Normas vigentes.

2. Las responsabilidades específicas en materia de seguridad del Administrador del Aeropuerto, de acuerdo al contrato de concesión incluyen:

a) Implementar y mantener el Plan de Seguridad del Aeródromo y/o Aeropuerto respectivo con los detalles de cada medida de seguridad que fije el Jefe del Aeródromo y/o Aeropuerto, asegurando el cumplimiento de los requisitos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

b) Aplicar las Normas y procedimientos que al respecto dicte la Policía Aeronáutica Nacional.

c) Como mínimo el Plan de Seguridad del Aeródromo y/o Aeropuerto incluirá lo siguiente:

- OBJETIVO DEL PLAN

- FUENTES DE LA REGLAMENTACION.

- AUTORIDADES EN MATERIA DE SEGURIDAD Y OTRAS AUTORIDADES CON COMPETENCIA Y OBLIGACIONES.

- DESCRIPCIONES DE LAS ACTIVIDADES EN SUS AREAS DE RESPONSABILIDAD DENTRO DEL AERODROMO.

- MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL AERODROMO.

- COORDINACION Y COMUNICACIONES.

E. OCUPANTES DEL AERODROMO O AEROPUERTO

Todos los ocupantes del Aeródromo o Aeropuerto (Empresas de Catering, Mantenimiento, Rampa, etc. cuando no son del explotador), cuyas instalaciones formen parte de la línea que divide el Area Pública del Area Aeronáutica, o a través de las cuales se puedan comunicar ambas partes serán responsables del control de accesos por sus instalaciones en cumplimiento con las disposiciones y requisitos incluidos en el correspondiente Plan de Seguridad del Aeródromo y/o Aeropuerto, así como de conocer y aplicar los procedimientos que le correspondan en materia de seguridad, dictadas por la Autoridad Aeronáutica.

F. EXPLOTADORES DE SERVICIO

1. Los Explotadores que proporcionan servicios en Argentina aplicarán para sus operaciones, un programa escrito de seguridad apropiado y aprobado por la Dirección Nacional de la Policía Aeronáutica acorde a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

2. El Plan de Seguridad del Explotador de Servicios, deberá ser revisado y aprobado por la Autoridad Nacional competente en AVSEC e indicará expresamente los métodos y procedimientos que debe seguir para proteger a los pasajeros, la tripulación, el personal en tierra, las aeronaves, las instalaciones y los servicios, contra actos de interferencia ilícita y todo otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y Aeropuertos.

3. Cada plan de seguridad incluirá como mínimo:

a) Los objetivos del plan y los responsables de asegurar su aplicación.

b) La organización, las funciones y responsabilidades de seguridad del explotador de servicios, incluyendo, la designación del Coordinador de Seguridad (C.S.T. y C.S.V.).

c) Medidas de seguridad concretas que incluyan:

- Inspecciones de seguridad de la aeronave previas al vuelo.

- Procedimientos para la inspección de los pasajeros y del equipaje de mano, si esta función está asignada al explotador del servicio de transporte aéreo.

- Procedimientos para asegurarse que los pasajeros que desembarcan en las escalas de tránsito no dejan a bordo armas, explosivos ni otros artefactos peligrosos.

- Cotejo del equipaje facturado con los pasajeros que embarcan, inclusive los pasajeros en tránsito y de transferencia.

- Medidas para proteger la carga, los paquetes de mensajerías y las encomiendas de envío rápido, el correo, los suministros, el aprovisionamiento de a bordo, el equipaje facturado, inclusive el equipaje facturado fuera del aeropuerto.

- Procedimiento de traslado de los pasajeros bajo custodia judicial o administrativa.

- Procedimiento para el transporte de armas autorizadas en el compartimiento de carga de la aeronave.

- Control del acceso a aeronaves estacionadas y protección de las mismas.

d) Planes de emergencia que incluyan:

- Medidas y procedimientos a seguir en caso de interceptaciones aéreas, secuestro de aeronave, sabotaje y alerta de bomba.

- Procedimientos en vuelo cuando se encuentre o se suponga que hay a bordo de una aeronave un objeto sospechoso.

- Evacuación y registro de la aeronave en tierra.

- Medidas de seguridad especiales que deberán aplicarse durante períodos de intensificación de la amenaza y/o de vuelos y rutas que presenten riesgos.

e) Medidas para garantizar la eficacia del plan, inclusive instrucción adecuada del personal, pruebas periódicas y evaluación del plan de seguridad, por parte de la Autoridad competente AVSEC.

G. OTROS ORGANISMOS

Las siguientes dependencias y organismos, cuando corresponda, tendrán la responsabilidad de instruir al personal que cumple funciones dentro del Aeropuerto o Aeródromo, para que se cumplan las disposiciones contenidas en el Programa de Seguridad del mismo.

1. — ADMINISTRACION NACIONAL DE ADUANA

La Administración Nacional de Aduana cumple las funciones y facultades conferidas en la Ley 22.415 - Código Aduanero, que guardan una estrecha relación con la seguridad de la Aviación.

Las medidas de control y prevención que, los agentes aduaneros deben cumplimentar, resultan un valioso aporte en coordinación y colaboración con los funcionarios responsables de la seguridad en los Aeródromos y/o Aeropuertos.

2. — DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES

La Dirección Nacional de Migraciones, cuya función principal es el control de ingreso y egreso de personas (Ley 22.439), permite comprobar la identidad y datos particulares de las personas que transitan, arriban y salen del Territorio Nacional.

3. — SANIDAD DE FRONTERA

4. — CORREO

5. — MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO

6. — DEPOSITOS FISCALES

CAPITULO V

COORDINACION Y COMUNICACIONES

A. COMITE NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

1. El Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria (C.N.S.A.), se crea para prevenir la realización de actos de interferencia ilícita a la aviación civil y toda otra situación que ponga en peligro la vida de las personas e instalaciones en un Aeródromo y/o Aeropuerto. Por la naturaleza y complejidad que representa la seguridad en la Aviación Civil, se determina y establece el funcionamiento de un Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, cuyos miembros tienen carácter permanente y otros serán convocados para la atención de situaciones especiales.

2. Las atribuciones de dicho Comité son:

a) Asesorar respecto a las medidas y criterios de AVSEC, recomendar y revisar la eficacia de las medidas y procedimientos de Seguridad y llevar a cabo la Coordinación Nacional para la aplicación de los programas de Seguridad de la Aviación Civil.

b) Proponer señales, advertencias y avisos dirigidos al público en general y la forma en que los mismos deben ser ubicados en los recintos Aeroportuarios.

c) Confeccionar o labrar un Acta de cada reunión, en la cantidad de ejemplares según miembros presentes.

3. Serán convocados para integrar el C.N.S.A los Organismos, Autoridades y/o Entes que se mencionan a continuación y aquellos otros que resulten convenientes:

a) Ministerio de Defensa

— Ministro de Defensa

b) Fuerza Aérea Argentina

— Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea

— Comando de Regiones Aéreas.

Comandante de Regiones Aéreas.

Director de Tránsito Aéreo.

Director Nacional de Aeronavegabilidad.

Director Nacional de Policía Aeronáutica.

Director de Fomento y Habilitación.

Presidente de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil.

Jefe del Departamento Operaciones.

Jefe del Departamento O.A.C.I.

Director de Comunicaciones.

c) Secretaría de Inteligencia del Estado

d) Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto

e) Ministerio del Interior

Secretaría de Seguridad Interior.

Dirección Nacional de Migraciones.

f) Ministerio de Justicia

g) Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos

Administración Federal de Ingresos Públicos.

Dirección Nacional de Transporte Aero comercial.

Comité Interministerial Permanente de Facilitación del Transporte Aéreo.

Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

h) Comisión Nacional de Telecomunicaciones

i) Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentables

j) Representantes de otros Organismos o dependencias:

J.U.R.C.A. (Junta de Representantes de Compañías Aéreas).

Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas.

Gerente General del servicio de atención de las aeronaves en tierra (rampa).

4. Las dependencias u organismos mencionados, designarán a sus representantes titular y alterno en el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria. El Ministro de Defensa, ocupará la presidencia y en su ausencia será representado por el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea.

5. El presidente convocará las reuniones cuando sea necesario.

B. COMITE LOCAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

1. En cada Aeropuerto o Aeródromo se establecerá un Comité Local de Seguridad Aeroportuaria. El objetivo principal del Comité Local será proporcionar asesoramiento sobre la elaboración y coordinación de la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad en el Aeropuerto.

2. Deben formar parte del Comité Local: El Jefe de Aeropuerto, el Jefe de Escuadrón P.A.N. (O.S.A.P.), Representantes de Organismos Oficiales con jurisdicción en el Aeródromo o Aeropuerto de que se trate, Administrador del Aeropuerto (si lo hubiese), los Explotadores de Servicios Aéreos y Rampa con base en el Aeropuerto o Aeródromo y el Jefe de Operaciones del Aeropuerto.

3. Las dependencias y organismos mencionados, designarán a sus representantes, titular y alterno. El Jefe de Aeropuerto o quien lo reemplace presidirá dicho Comité.

4. Los Comités Locales de Seguridad Aeroportuaria celebrarán sesiones ordinarias por lo menos una vez al mes y extraordinarias ante situaciones especiales (emergencias, amenazas, etc.), y convocados por la Autoridad Aeronáutica.

C. FUNCIONES DEL COMITE LOCAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

1. Poner en práctica las decisiones de las Autoridades Aeronáuticas en materia de Seguridad.

2. Inspeccionar y actualizar el Plan de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto incluyendo las medidas especiales introducidas por el Jefe de Aeropuerto con el asesoramiento del Jefe del Escuadrón de la Policía Aeronáutica.

3. Asegurar el cumplimiento de normas y métodos recomendados que en materia de Seguridad de la Aviación elabora la Organización de Aviación Civil Internacional.

4. Utilizar como guía el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (Doc. 8973/5) y el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

5. Confeccionar, mantener y actualizar una lista de los puntos vitales del Aeródromo o Aeropuerto incluyendo los equipos, las instalaciones y servicios esenciales.

6. Asegurar que las medidas y procedimientos básicos sean adecuados para afrontar amenazas y estén en constante revisión previendo situaciones normales, períodos de alarma y situaciones de emergencias.

7. Realizar evaluaciones e inspecciones de Seguridad a intervalos periódicos.

8. Informar a la autoridad Aeronáutica (Comandante de Regiones Aéreas y Director Nacional de Policía Aeronáutica) del estado actualizado de las medidas y procedimientos de seguridad en el Aeropuerto y poner en conocimiento de esa autoridad sobre problemas relacionados con la protección del Aeropuerto y sus Servicios, que no puedan ser resueltos a nivel local.

9. Propiciar las medidas necesarias para la formación e instrucción del personal vinculado a las áreas de seguridad.

10. Las decisiones del Comité se adoptarán por mayoría de votos de miembros presentes. En caso de empate, el Presidente decidirá con carácter definitivo.

D. JEFE DE AEROPUERTO

TAREA

Ejercerá la presidencia del Comité Local de Seguridad Aeroportuaria.

FUNCIONES

1) Convocar a las reuniones ordinarias del Comité.

2) Convocar a reuniones extraordinarias del Comité, cuando la situación de seguridad lo requiera.

E. JEFE DE ESCUADRON P.A.N.

TAREA

En su carácter de Oficial de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto (O.S.A.P.) coordinará la presentación al Comité, de problemas de seguridad, y llevará a cabo las decisiones del mismo en su área de incumbencia, a cuyo efecto podrá ser asistido por un Secretario designado por dicho Jefe.

FUNCIONES

1) Proponer previamente al Presidente del Comité el temario de la reunión, sobre la base de inquietudes o propuestas de los miembros y/o propias, como así también las fechas tentativas de las reuniones.

2) Confeccionar la nómina de miembros, convocar y —cuando fuera necesario— proponer al Presidente la convocatoria de otras personas.

3) Hacer llegar a los miembros la convocatoria a las reuniones del comité, juntamente con el temario a debatir con una antelación como mínimo de tres días hábiles a la sesión del mismo.

4) Establecer en la convocatoria el lugar, día y hora de la reunión.

5) Presidir las reuniones del Comité Local en caso de ausencia del Presidente.

6) Prever la participación de asesores y observadores a la reunión del Comité cuando el tema a tratar lo justifica.

7) Supervisar la confección y firma de las actas por los miembros del Comité y remitir copia de las mismas dentro de los tres días hábiles posteriores a la reunión al Presidente, Miembros, Comandante de Regiones Aéreas y al Director Nacional de Policía Aeronáutica.

8) Fiscalizar toda la documentación de recepción, expedición y archivo del Comité.

F. MIEMBROS

TAREA

Integrar el Comité Local de Seguridad Aeroportuaria y aportar sus conocimientos técnico-profesionales en la materia de su competencia.

FUNCIONES

1. Asistir a las reuniones del Comité o designar un suplente con capacidad de decisión.
2. Estudiar el temario y efectuar las consultas previas necesarias a efectos de poder tomar decisiones en las reuniones del Comité.
3. Votar a requerimiento del Presidente del Comité.
4. Disponer la concurrencia a las sesiones con asesor/res en el caso de considerarlo necesario (los mismos no tendrán voz ni voto).
5. Proponer la concurrencia (sin voz, ni voto), de observadores cuando el caso lo requiera.
6. Hacer propuestas por escrito, al Coordinador del Comité para ser incluidas en el temario de la Reunión del mismo.
7. En casos muy urgentes, proponer al Presidente la convocatoria de una reunión extraordinaria.
8. Asegurar la difusión y cumplimiento de las decisiones del Comité de Seguridad en el ámbito laboral de cada Miembro.

G. COMUNICADOS DE PRENSA

Los planes de comunicación a la prensa se establecerán en el Programa local de Seguridad Aeroportuaria y estarán sujetos a las políticas y Legislaciones de Comunicación Social.

H. COMUNICACION Y COOPERACION CON OTROS ESTADOS

El Ministerio de Defensa y la Cancillería establecerán los enlaces de comunicación y coordinación con otros Estados.

1. Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

A petición, la República Argentina pondrá a disposición de otros Estados una versión escrita de las partes pertinentes del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria. Cuando sea necesario, la República Argentina cooperará con otros Estados a fin de adaptar el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria para lograr que los métodos y procedimientos sean compatibles entre los Estados y para fortalecer la seguridad de la aviación internacional en general.

2. Medidas de seguridad especiales.

Las solicitudes de otros países en cuanto a medidas de seguridad especiales respecto a uno o varios vuelos determinados por parte de los explotadores del transporte aéreo de dicho país, se satisfarán en la medida de lo posible. Estas solicitudes se presentarán al Director Nacional de Policía Aeronáutica.

3. Información sobre la amenaza.

Cuando, al compilar y/o evaluar información sobre la amenaza dirigida contra la aviación civil, la República Argentina tome conocimiento de una amenaza creíble dirigida contra los intereses de la aviación civil de otro país, la República Argentina notificará a las autoridades competentes de dicho país lo antes posible. La autoridad responsable de este procedimiento de notificación es el Ministerio de Defensa, a través de la Fuerza Aérea.

4. Programas de instrucción en materia de seguridad.

La República Argentina cooperará cuando sea necesario, con otros Estados para la elaboración e intercambio de información relativa a los programas de instrucción en materia de seguridad.

5. Acuerdos bilaterales.

Cuando exista un acuerdo bilateral celebrado por la República Argentina con otro Estado que incluya una cláusula sobre seguridad, referente a la obligación de proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y todo otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y Aeropuertos, deberán efectuarse las comunicaciones que dicho Convenio establezca.

I. COMUNICACION CON LA OACI

La Fuerza Aérea Argentina, indicará a la Organización de la Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) quién es la autoridad competente designada para los asuntos de seguridad de la aviación, según se establece en la sección IV-A del presente programa. En caso que esta autoridad cambie, lo notificará a la O.A.C.I. lo antes posible.

La Policía Aeronáutica Nacional, responsable de la seguridad Aeroportuaria en la República Argentina proporcionará a la O.A.C.I. informes escritos sobre actos de interferencia ilícita y todo otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y Aeropuertos.

CAPITULO VI

PROTECCION DE AEROPUERTOS, AERONAVES, INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA

A. DESIGNACION DE AREAS RESTRINGIDAS

1. El Jefe del Aeródromo o Aeropuerto, con el asesoramiento del Oficial de Seguridad Aeroportuaria tendrá la responsabilidad de designar las áreas restringidas en que se lleven a cabo operaciones vitales para el funcionamiento seguro y continuo de la aviación.

2. El acceso a estas áreas restringidas designadas se controlará de acuerdo con los procedimientos indicados en esta misma sección y en los respectivos planes de seguridad de los Aeródromos y Aeropuerto, y en cumplimiento de las normas vigentes.

3. Las áreas designadas como restringidas en los Aeropuertos civiles deberán estar descriptas en los Planes de Seguridad de los Aeropuertos o Aeródromos.

4. Las zonas situadas fuera de los límites de los Aeródromos y Aeropuertos designadas como áreas restringidas, son las siguientes:

- a) Emplazamientos de radar
- b) Emplazamientos de ayudas para la navegación (ILS, VOR, NDB, ADF)
- c) Instalaciones de comunicaciones aeronáuticas
- d) Plantas de combustible

5. Las zonas situadas dentro de los límites de los Aeropuertos designadas como áreas restringidas son las siguientes:

- a) Todas las áreas comprendidas en la zona aeronáutica como son: pistas, franjas de seguridad, calles de rodaje, plataformas y en general toda el área comprendida dentro del perímetro del Aeropuerto, cuyo acceso sea controlado.
- b) Plantas de energía eléctrica de emergencia.
- c) Cuartos de máquinas.
- d) En el edificio terminal las áreas estériles, salas de reclamo de equipaje y las áreas de movimiento de carga y equipaje.
- e) Las demás áreas que sean designadas por el Comité Local de Seguridad y que sean especificadas dentro del Plan de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto.

B. PROTECCION DE AREAS RESTRINGIDAS

1. Las áreas designadas como restringidas, deberán protegerse por medio de una combinación de medidas compuestas por barreras físicas, controles electromecánicos y recursos humanos para impedir el acceso no autorizado a las mismas.

2. Cada área restringida deberá estar separada del área pública o no restringida por medio de una barrera física apropiada que se revisará periódicamente por la Jefatura del Aeropuerto o Aeródromo y el Oficial de Seguridad Aeroportuaria.

3. El acceso autorizado a las áreas restringidas de cada Aeródromo o Aeropuerto o a otras instalaciones designadas fuera de los mismos se controlará por medio de un sistema de identificación. El Jefe del Aeródromo o Aeropuerto será responsable del control y de la administración del sistema de permisos para áreas restringidas.

C. CONTROL DE ACCESO - REQUISITOS GENERALES

El acceso a todas las áreas restringidas designadas de acuerdo al Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria se limitará a:

- 1) Pasajeros que hayan sido sometidos a control de seguridad y provistos de pases para abordar legítimos que hayan sido aceptados para viajar por un explotador de transporte aéreo autorizado.
- 2) Las personas que porten identificación para áreas restringidas otorgadas por la Policía Aeronáutica Nacional acorde con las normas y procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad del Aeropuerto.
- 3) Sólo el Jefe de Aeródromo o Aeropuerto, a través de la Policía Aeronáutica Nacional y sobre la base de los lineamientos establecidos por el Programa de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto, estará autorizado para administrar y emitir permisos para acceder a las áreas restringidas y públicas del Aeródromo o Aeropuerto a su cargo.
- 4) El Jefe de Aeródromo o Aeropuerto y el Administrador del mismo, deberá asegurarse de que las barreras físicas que limitan las zonas de áreas restringidas se mantienen en buenas condiciones de funcionamiento.
- 5) El Jefe de Aeródromo o Aeropuerto, a través de la Policía Aeronáutica Nacional, será el responsable de controlar el acceso a las áreas restringidas e indicará los lugares autorizados de entrada y salida a través de la barrera de la zona de seguridad restringida y se asegurará que ésta tenga la protección física adecuada, por lo menos de la misma calidad que la barrera misma.
- 6) Las zonas autorizadas para la entrada y salida a las áreas restringidas deberán limitarse al mínimo necesario y el Jefe de Aeropuerto deberá asegurarse que éstas cuenten con la protección física adecuada.
- 7) Los Planes de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto deberán definir las especificaciones técnicas de los puntos de control de acceso.
- 8) Las consignas específicas para el personal de seguridad y vigilancia, deberán definirse en el Plan de Seguridad del Aeropuerto.
- 9) Los tripulantes de las Líneas Aéreas Regulares y no Regulares de la República Argentina utilizarán para circular en los Aeropuertos, el Certificado Miembro de la Tripulación que los acredita como tal, la que será expedida por la P.A.N.
- 10) Los tripulantes de las Líneas Aéreas Extranjeras utilizarán para circular en los Aeródromos y/o Aeropuertos de la República Argentina, la Credencial que los acredita como tales otorgada por el Estado de la Línea Aérea respectiva.

D. CONTROL DE ACCESO - PERSONAS.

1. Se permitirá a los pasajeros el acceso a las áreas restringidas que estén designadas para su uso durante el procedimiento de embarque, siempre que estén provistos y presenten para su inspección un pase para abordar expedido por un explotador del servicio de transporte aéreo.

2. Se permitirá el acceso de personas a las áreas restringidas siempre que estén provistas de una identificación aeroportuaria, emitido de acuerdo al Plan de Seguridad del Aeródromo y/o Aeropuerto por la Policía Aeronáutica Nacional.

3. La Administración Aeroportuaria tramitará las C.A.S.A. de acuerdo a lo establecido en el Régimen Regulatorio de obtención y Renovación de Credenciales y a siguientes lineamientos:

a) Todas las solicitudes para obtener identificación para acceder a áreas restringidas las presenta por escrito el empleador al Administrador Aeroportuario, quien a su vez las entregará para su autorización al Jefe de Aeropuerto.

b) Las solicitudes presentadas serán verificadas por el Jefe del Escuadrón de la Policía Aeronáutica Nacional del Aeródromo o Aeropuerto para asegurarse que no existe impedimento legal para otorgar un permiso y procederá a su confección.

c) Las áreas restringidas estarán subdivididas en sectores a los que se le asignarán un número identificatorio, cuyo acceso será verificado por la Policía Aeronáutica Nacional y se permitirá según las necesidades operativas o de servicios de cada dependencia o empresa.

d) La C.A.S.A. será la identificación primordial de todas las personas que trabajen dentro del Aeródromo o Aeropuerto, por lo que no podrá sobreponerse a ésta ninguna otra. Siempre que se ingrese o se permanezca dentro de las instalaciones del Aeródromo y/o Aeropuerto será obligatorio portar a la vista la identificación aeroportuaria, con la fotografía al frente, sobre la ropa exterior en la parte izquierda del pecho o en la parte superior del brazo izquierdo.

e) Previo a la recepción de la identificación aeroportuaria, el interesado deberá recibir un curso básico sobre los fines de su uso, así como de las responsabilidades que adquiere al recibir dicha identificación.

f) Quien no cumpla con las disposiciones relativas al uso de identificaciones, se hará pasible de las sanciones correspondientes.

g) Las Empresas y Organismos del Estado Nacional y/o Provincial, como así también los tripulantes presentarán las solicitudes para obtener las Credenciales directamente en el Escuadrón de la P.A.N. del Aeródromo o Aeropuerto.

h) Cada Identificación y/o Credencial deberá contener por lo menos:

I. Tipo de Credencial.

II. Fotografía del Titular.

III. Nombre y Apellido del titular.

IV. Cargo o Función.

V. Sector para la cual es válida la misma.

VI. Empresa o dependencia solicitante.

VII. Número de legajo.

VIII. Aeropuerto.

IX. Alergias y Grupo Sanguíneo.

E. CONTROL DE ACCESO - VEHICULOS

1. El Jefe de Aeródromo o Aeropuerto, bajo los lineamientos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y como responsable autorizado para otorgar permisos para áreas restringidas, incluirá en el Programa de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto, medidas para la administración, emisión y control de permisos para el acceso autorizado de vehículos a las áreas de seguridad restringidas.

2. En la medida de lo posible, el número de permisos de vehículos deberá reducirse al mínimo, a fin de evitar la excesiva cantidad de vehículos en el Area Aeronáutica y particularmente en las de maniobras de las aeronaves.

3. Cada permiso para vehículos deberá exhibirse permanentemente en una parte visible del vehículo y deberá contener, como mínimo:

a) Número de dominio o patente;

b) Nombre del propietario del vehículo;

c) Período de validez;

d) Sectores para las cuales es válido el permiso;

e) Areas de acceso que puede utilizar el vehículo.

4. El Administrador Aeroportuario se asegurará que los conductores de vehículos a los que se les otorgue un permiso para área restringida deberán estar calificados para conducir la correspondiente clase de vehículo y que han recibido instrucción sobre todos los requisitos de seguridad para conducir un vehículo en el Area Aeronáutica.

5. Con relación a este último aspecto, el Administrador Aeroportuario deberá emitir la certificación que acredite la instrucción recibida.

F. PROTECCION A LAS AERONAVES

1. Responsabilidad

Los explotadores aéreos o de aeronaves serán responsables de la seguridad de las mismas.

2. Condiciones normales para las operaciones:

Cuando una aeronave no esté en servicio y permanezca sin vigilancia, deberán cerrarse todas las puertas exteriores y retirarse el equipo de embarque (escalerillas, pasarelas, etc.). Entre las medidas adicionales podrá incluirse la asignación de personal para controlar el acceso a dicha aeronave.

Los explotadores de aeronaves se asegurarán que cuando la misma entre en servicio, se efectúen inspecciones previas al vuelo a fin de descubrir si hay objetos sospechosos o anomalías que puedan ocultar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

3. Condiciones de intensificación de amenaza.

Con respecto a los vuelos que se consideran bajo mayor amenaza, los explotadores de aeronaves adoptarán medidas apropiadas para asegurarse, que los pasajeros que desembarcan en las escalas de tránsito no dejen objetos a bordo.

4. Cuando haya sospecha fundada que una aeronave puede ser objeto de un Acto de interferencia ilícita:

a) Se notificará a la autoridad judicial competente,

b) se notificará al explotador de la aeronave y

c) se llevará a cabo una inspección de la aeronave.

5. Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave pueda ser atacada en tierra:

a) Se notificará a la autoridad judicial competente,

b) se notificará lo antes posible a la Autoridad Aeroportuaria; y

c) se adoptarán medidas apropiadas para proteger la aeronave según lo indicado en el Plan de Seguridad Aeroportuaria y el Plan de Seguridad del Explotador de la misma.

G. PROTECCION DE PUNTOS VITALES INDISPENSABLES PARA LA NAVEGACION Y DE OTRO TIPO.

1. Las siguientes instalaciones relativas a la aviación serán consideradas como puntos vitales e indispensables para la prestación continua de los servicios de aviación civil:

a) Instalaciones de Radar, dentro y fuera de los Aeródromos y/o Aeropuertos.

b) Instalaciones de Radio Ayudas a la navegación dentro y fuera de los Aeródromos y/o Aeropuertos.

I. — Estaciones VOR/ILS.

II.— Estaciones ADF.

III. — NDB.

IV. — Antenas VHF tierra-aire.

c) Planta de Combustibles.

d) Subestaciones Eléctricas.

e) Cualquier otra que determine el Jefe de Aeródromo o Aeropuerto.

2. Las instalaciones comprendidas entre los incisos a), b) y e) del punto anterior deberán estar protegidas por barreras físicas apropiadas y contar con vigilancia propia; siendo responsabilidad del Jefe de Aeródromo y/o Aeropuerto elaborar el Plan de Seguridad Aeroportuaria apropiados para evitar, reemplazar o proveer los servicios de alternativa para superar la pérdida de una instalación vital debido a un acto de sabotaje o de otro tipo de interferencia.

3. Las instalaciones comprendidas en los incisos c), d) y e) del punto 1, deberán estar protegidas por barreras físicas apropiadas y de otro tipo y contar con vigilancia propia; siendo responsabilidad del Administrador del Aeródromo y/o Aeropuerto elaborar el Plan de Seguridad apropiados para evitar, reemplazar o proveer los servicios de alternativa para superar la pérdida de una instalación vital debido a un acto de sabotaje o de otro tipo de interferencia.

CAPITULO VII**CONTROLES DE SEGURIDAD PARA LAS PERSONAS Y LOS OBJETOS QUE VAN A BORDO DE LAS AERONAVES****A. INSPECCION Y REGISTRO DE LOS PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO**

1. Generalidades

El objetivo de inspeccionar a los pasajeros y el equipaje de mano es impedir que se introduzcan en una aeronave armas, explosivos o cualquier otro artefacto peligroso que pueda utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita y todo otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y Aeropuertos. Todos los pasajeros y su equipaje de mano deben ser inspeccionados antes de permitirles que tengan acceso a una aeronave o zona estéril.

2. Areas estériles

Se crearán áreas estériles en las áreas donde entren los pasajeros después de haber sido inspeccionados y antes de pasar a bordo de una aeronave. La integridad de estas áreas estériles se mantendrá mediante el uso de cerrojos u otros controles en todos los puntos de posible acceso al Area Estéril. La Autoridad Aeroportuaria llevará a cabo inspecciones completas antes de utilizarlas la primera vez y la Policía Aeronáutica Nacional, a cargo de la seguridad del Aeródromo y/o Aeropuerto, las revisará diariamente antes de comenzar la inspección de pasajeros.

3. Autoridad

La revisión de pasajeros y su equipaje de mano, previa al embarque será realizada por la Policía Aeronáutica Nacional de acuerdo con lo establecido en la Ley Nro. 21.521, el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y demás normas vigentes al respecto.

4. Utilización del equipo de seguridad

Todos los pasajeros y su equipaje de mano que salgan de los Aeródromos y/o Aeropuertos serán inspeccionados utilizando equipo de detección de metales, rayos X, así como aparatos de última tecnología para la detección de armas, explosivos y artículos peligrosos. En los Planes de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto se especificará la información precisa sobre el uso correcto de dicho equipo.

5. Revisión manual

La revisión manual de todos los pasajeros y de su equipaje de mano se llevará a cabo cuando no haya equipo de seguridad disponible o no esté en buenas condiciones de funcionamiento. También se efectuará la revisión manual para identificar los objetos que lleve un pasajero consigo y que hagan funcionar la alarma del equipo de seguridad y para identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado durante el examen de rayos X del equipaje de mano.

La información específica sobre los procedimientos apropiados y las responsabilidades respecto a la revisión manual de los pasajeros y de su equipaje de mano figura en el Plan de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto.

6. Revisión aleatoria

Además de los casos indicados en el punto anterior, el personal de inspección llevará a cabo un porcentaje determinado de registros manuales al azar, de los pasajeros y su equipaje de mano a fin de aplicar una medida disuasiva adicional. Este porcentaje será menos del 5% de todos los bultos del equipaje de mano. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza a la aviación civil, según se establece en el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y del Programa de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto.

7. Objetos retenidos a los pasajeros

El personal de inspección retendrá todos los objetos que puedan dar lugar a sospecha fundada. En los casos en que se detecten armas de fuego, explosivos u otras armas ofensivas, se notificará inmediatamente a la Policía Aeronáutica Nacional y se entregarán a ésta dichos objetos, quien en caso de ser necesario remitirá al pasajero ante la Autoridad Competente.

Algunos objetos peligrosos (Armas blancas o de fuego) podrán transportarse al lugar de destino del pasajero en el compartimento de carga de la aeronave, o bien en un lugar inaccesible para los pasajeros y devolverse en su destino final. Los procedimientos para estas circunstancias deberán estar indicados en el Programa de Seguridad del explotador de la aeronave, acordes con lo que establece la Ley de Armas de Fuego y Explosivos y sus reglamentos.

8. Negarse a someterse a una inspección:

Se le negará el acceso a toda persona que se oponga a una revisión en su persona de acuerdo con el presente Programa o que se niegue a someter a una revisión su equipaje de mano, o en su caso, su equipaje facturado.

9. Separación de los pasajeros revisados y sin revisar.

Se aplicarán medidas en los vuelos comerciales a fin de asegurarse de que no exista posibilidad que los pasajeros sin revisar se mezclen o entren en contacto con los pasajeros que hayan pasado el punto de revisión de seguridad.

En el caso que se mezclen los pasajeros inspeccionados con los no inspeccionados, se adoptará la siguiente medida:

a) Se desalojará al público del Area Estéril y la Policía Aeronáutica Nacional llevará a cabo un registro completo.

b) Los pasajeros de salida y su equipaje de mano deberán ser sometidos a una segunda inspección antes de que se les permita subir a la aeronave.

c) En el caso que algún pasajero de salida haya tenido acceso a una aeronave después de que se hayan mezclado accidentalmente los pasajeros, también se llevará a cabo un registro completo de la aeronave en cuestión.

10. Falla en los controles de seguridad

En el caso que se descubra cuando una aeronave ya partió, que ha habido una falla en la correcta aplicación de los controles de seguridad relativos al vuelo, se deberá notificar a la autoridad aeroportuaria y ésta deberá notificar a las autoridades competentes del punto de llegada respecto a la naturaleza de la falla.

Cuando se tenga conocimiento que ha habido una falla en los controles de seguridad del Aeródromo y/o Aeropuerto de origen, con relación a un vuelo de llegada, se tomarán medidas para evitar la mezcla de los pasajeros de ese vuelo y los pasajeros que hayan sido inspeccionados localmente. Asimismo la aeronave será sometida a un registro completo antes de que se le permita continuar su operación.

B. PASAJEROS EN TRANSITO Y PASAJEROS EN TRANSFERENCIA A OTRO VUELO

1. Los explotadores del transporte aéreo que transporten pasajeros incluirán en sus Programas de Seguridad medidas adecuadas para controlar a los pasajeros y su equipaje de mano en tránsito y en transferencia entre líneas aéreas, a fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave, objetos no autorizados.

2. Esas medidas serán suficientes para asegurarse que los pasajeros en tránsito y en transferencia no tienen acceso a su equipaje facturado ni contacto con otras personas que no hayan sido inspeccionadas. Cuando no se haya efectuado ningún control total, o no pueda hacerse, los pasajeros serán inspeccionados nuevamente antes de subir a bordo.

3. Las administraciones de Aeródromos y/o Aeropuertos designarán y mantendrán instalaciones y servicios que faciliten el control de seguridad de los pasajeros en tránsito y en transferencia.

C. TRIPULACION DE LAS LINEAS AEREAS, PERSONAL DEL AEROPUERTO Y PERSONAS QUE NO SON PASAJEROS

1. Los miembros de las tripulaciones del servicio de transporte aéreo, el personal del Aeródromo y/o Aeropuerto y otras personas que no son pasajeros que pasen al Area Estéril por el puesto de control de seguridad, serán inspeccionados y examinados de la misma manera que el equipaje de mano de los pasajeros.

2. Ninguna persona estará autorizada para introducir armas o artículos peligrosos a las áreas restringidas del Aeródromo y/o Aeropuerto, excepto cuando sean indispensables para el cumplimiento de sus funciones y previa autorización de la Policía Aeronáutica Nacional.

D. PROCEDIMIENTOS DE INSPECCION ESPECIALES

1. Diplomáticos y valijas diplomáticas.

Los diplomáticos deberán ser inspeccionados de la misma manera que los otros pasajeros. Las valijas diplomáticas (sacos consulares), que lleven signos externos visibles de un Estado, no serán

inspeccionadas ni examinadas, siempre que estén precintadas y la persona que las porte presente una identificación y la autorización para llevarla. Los demás bultos de mano no estarán exentos de examen y serán tramitados de la forma ordinaria aplicable a otros Estados.

2. Material clasificado como confidencial

El material clasificado confidencial por los organismos de gobierno competentes, será inspeccionado solamente en la medida necesaria para asegurarse de que no contiene armas u objetos peligrosos. Sin embargo, si hubiese una duda respecto a la seguridad, no se permitirá el acceso al Area Estéril de dicho material.

3. Excepciones a la revisión

Cuando los Dignatarios extranjeros viajan por razones oficiales, se harán excepciones concretas en el procedimiento de revisión por su jerarquía diplomática y en estricta reciprocidad, previo acuerdo con el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

4. Revisión en privado

Como norma general, no se proporcionará inspección en privado. Sin embargo, los pasajeros que requieran un tratamiento especial, inclusive los pasajeros que lleven objetos de gran valor, los pasajeros con marcapasos y los pasajeros físicamente incapacitados, pueden ser inspeccionados en una zona fuera de la vista de otros pasajeros. En tal caso, se inspeccionará el pasajero y su equipaje de mano:

a) mediante inspección directa o de rayos X de todo el equipaje de mano;

b) utilizando un detector de metales manual sobre el pasajero o

c) en el caso de un pasajero con un marcapasos o de un pasajero físicamente incapacitado que no pueda ser sometido a procedimientos ordinarios de detección de metales, mediante cacheo por una persona del mismo sexo que ha recibido instrucción apropiada para desempeñar esa función.

E. TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMAS DE FUEGO

1. Tenencia Autorizada de Armas de Fuego en la Cabina de Pasajeros.

Como norma general, no se permite la tenencia de armas de fuego a bordo de aeronaves en cabina de pasajeros.

En casos excepcionales la tenencia de armas de fuego a bordo de las aeronaves por parte de personal autorizado en cumplimiento de su deber, se permitirá de acuerdo a la Ley de Armas de Fuego y Explosivos, su reglamentación y demás disposiciones en la materia.

Los explotadores del transporte aéreo que transporten personas autorizadas a tener consigo armas de fuego se asegurarán que:

a) Se presente la documentación apropiada autorizando por escrito la portación de un arma, antes del embarque,

b) Las personas armadas recibieron información completa respecto a todas las normas y reglamentos pertinentes a la tenencia de armas.

c) No se sirvan bebidas alcohólicas a las personas que viajan armadas.

d) El piloto al mando y todos los miembros de la tripulación estén notificados respecto al número de personas armadas a bordo de la aeronave y la ubicación de sus asientos.

2. Transporte autorizado de armas de fuego en lugares que no son de acceso libre:

Los explotadores de servicios de transporte aéreo podrán transportar armas de fuego en lugares fuera de la cabina de pasajeros, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

a) Si se comprueba la autorización para portar armas de fuego por parte de la Policía Aeronáutica Nacional y se cumplen los requisitos administrativos para su documentación.

b) Si el arma no está cargada y está dentro del equipaje facturado del pasajero, inaccesible a las personas mientras la aeronave está en vuelo

F. PERSONAS BAJO CUSTODIA Y BAJO CONTROL ADMINISTRATIVO

1. Requisitos de notificación.

El Jefe de Escuadrón de la Policía Aeronáutica Nacional notificará a la autoridad aeroportuaria y en el momento apropiado al explotador del transporte aéreo correspondiente para que éste informe al piloto al mando, cuando haya pasajeros que viajen sometidos a procedimientos judiciales o administrativos. Entre estos pasajeros se incluyen las personas bajo custodia policial, personas mentalmente trastornadas custodiadas y personas deportadas o inadmisibles.

Cuando una persona esté obligada a viajar por haber sido considerada inadmisibles o haber sido objeto de una orden de deportación, la Dirección Nacional de Migraciones informará a las autoridades de los Estados a sobrevolar y de destino, la razón por la que se transporta a dicha persona y una evaluación de cualquier riesgo que la misma plantee.

2. Medidas y procedimientos de seguridad.

Los explotadores de transporte aéreo incluirán y aplicarán en sus respectivos Planes de Seguridad las medidas y procedimientos de seguridad apropiados y los aplicará para garantizar la seguridad a bordo de sus aeronaves, cuando haya pasajeros que viajen sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

G. EQUIPAJE FACTURADO

1. Aceptación y protección.

Los explotadores de transporte aéreo se asegurarán que el equipaje facturado corresponde a las personas que son verdaderamente pasajeros, provistos de un billete válido y expedido por un agente acreditado o un representante autorizado por el mismo.

El equipaje de los pasajeros una vez aceptado, será protegido del acceso no autorizado hasta el momento en que sea devuelto a los pasajeros en el lugar de destino o transferido a otro explotador.

El acceso a las zonas de reunión del equipaje y los puntos de trasbordo del equipaje estará restringido al personal autorizado solamente.

2. Cotejo de los pasajeros con el equipaje.

Los explotadores de transporte aéreo se asegurarán que el equipaje facturado de un pasajero no se transporte a bordo de una aeronave a menos que el pasajero esté a bordo o el equipaje haya sido sometido a otras medidas de control de seguridad después de confirmar que el pasajero no está a bordo.

Los explotadores aéreos deberán asegurarse que en caso que haya pasajeros que desembarquen en una escala anterior a su destino final su equipaje facturado se descargue de la aeronave.

Se adoptarán disposiciones para que el explotador del transporte aéreo pueda transportar equipaje separado del pasajero por razones que estén fuera del control del pasajero.

El equipaje facturado de un pasajero al que se le niega el embarque por razones de seguridad o por su negativa a someterse al procedimiento, debe descargarse.

En caso de aumento de la amenaza y que aumenten los niveles de alerta, el explotador del transporte aéreo cumplimentará los procedimientos establecidos para cada nivel.

3. Equipaje facturado en transferencia.

El equipaje facturado de los pasajeros en transferencia será revisado y custodiado de la misma manera que el equipaje facturado de los pasajeros de origen, en caso de aumentar el factor de riesgo. Los explotadores de transporte aéreo se asegurarán que dicho equipaje sea transportado una vez que se confirme que el correspondiente pasajero ha subido a bordo de la aeronave.

4. Almacenamiento del equipaje no reclamado o extraviado.

En todos los Aeródromos o Aeropuertos se crearán zonas de almacenamiento seguras en las que se conservará el equipaje no reclamado o extraviado hasta que se expida, reclame o se disponga del mismo, de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Plan de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto.

H. CARGA, PAQUETES DE MENSAJERIA, ENCOMIENDAS DE SERVICIO RAPIDO Y CORREO

1. Para el supuesto de medidas de Seguridad para la protección de la Aviación Civil en materia de cosas transportadas, deben aplicarse los siguientes criterios:

I — Autoridad para el control de Seguridad.

a) Pública (con atribuciones policiales y Jurídicas)

b) Privada (sólo para el control).

II — Registro manual, con la presencia de:

a) Expedidor.

b) Autoridad de Aduana.

III — Registro con dispositivos técnicos

a) Equipos de rayos X

b) Detectores de explosivos

c) En ambos casos a requerimiento o en relación con los grados de amenazas, a cargo de la autoridad competente de la Seguridad.

IV — Tratamiento de la carga y correo:

a) La carga debe ser presentada el día anterior al embarque.

b) Ante situaciones urgentes o especiales de embarque, se someten a controles de Seguridad con dispositivos técnicos.

c) El Correo debe controlarse previo al embarque.

V — Registro ante situaciones graves

a) Amenaza concreta de bomba.

— La carga que no pueda ser sometida a controles de seguridad con dispositivos técnicos, quedará en tierra.

— El correo, cuando pueda ser sometido a controles de Seguridad, se autoriza su embarque.

b) Amenazas permanentes

— La carga y el correo deberán siempre ser sometidos a controles de Seguridad con dispositivos técnicos, previo al embarque.

— Investigar su procedencia y expedidores

— Tanto la carga y el correo cuando son sospechosos, se someten a controles especiales de Seguridad.

— En todos los casos, las operaciones de Equipamientos para el control de Cargas, Correos y Courier, se establecerá de acuerdo a las Normativas OACI, no debiendo contar con menos de tres operadores y un supervisor, designados por la PAN.

2. Toda la carga, los paquetes de mensajerías, las encomiendas de envío rápido y el correo que deba ser transportado en vuelos nacionales e internacionales de pasajeros se someterán a controles de seguridad apropiados por parte de los explotadores del transporte aéreo y/o agentes designados por la Policía Aeronáutica Nacional como "expedidores reconocidos" antes de cargarlos a bordo de una aeronave.

3. La carga, los paquetes de mensajerías, las encomiendas de envío rápido y el correo que deban transportarse en vuelos nacionales e internacionales de pasajeros que se desplacen dentro de un Aeródromo y/o Aeropuerto se manipularán y trasladarán en un entorno seguro y/o se proporcionará suficiente seguridad para impedir la introducción de armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

I. APROVISIONAMIENTO Y SUMINISTROS

1. Los explotadores del transporte aéreo incluirán en sus respectivos Programas de Seguridad, y aplicarán procedimientos y controles de seguridad apropiados para impedir la introducción de armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones de a bordo y los suministros que deban transportarse en vuelos de pasajeros y/o carga.

2. Las compañías de servicios de aprovisionamiento de a bordo, tanto las establecidas en el Aeródromo y/o Aeropuerto como las que están fuera del mismo, incluirán en sus respectivos programas de seguridad, y aplicarán, procedimientos y controles de seguridad apropiados para impedir el acceso no autorizado en sus instalaciones y para impedir la introducción de armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones de a bordo y los suministros que deban transportarse en vuelos nacionales e internacionales de pasajeros y/o carga. Las compañías de servicios de aprovisionamiento de a bordo, establecidas fuera del Aeródromo y/o Aeropuerto se asegurarán que las provisiones de a bordo queden protegidas del acceso no autorizado mientras estén en camino desde las instalaciones de dicho servicio hasta el Aeródromo o Aeropuerto.

J. OBJETOS DE VENTA PROHIBIDA DENTRO DE LA ZONA ESTERIL

Queda prohibida la venta de todo objeto que afecte o pueda afectar la seguridad de la aviación civil.

K. CONSTRUCCIONES Y REFACCIONES EDILICIAS AEROPORTUARIAS

Toda construcción, modificación o refacción, que se realice en las instalaciones del ámbito aeroportuario, deberán contar con la previa autorización de la Dirección Nacional de Policía Aeronáutica, quien controlará que se cumplan con los requisitos de seguridad.

CAPITULO VIII

EQUIPOS DE SEGURIDAD

A. ADQUISICION

1. Los equipos de revisión de pasajeros y equipaje de mano que se utilicen en la aviación serán adquiridos por la Fuerza Aérea Argentina, según previsiones presupuestarias y a requerimiento de la Policía Aeronáutica Nacional, conforme con las normas establecidas.

2. Los equipos especiales de seguridad, como son Cámaras de Controles de Televisión (CCTV), control de acceso, alarmas etc., que fueran adquiridos por la Administración del Aeropuerto para uso de la Policía Aeronáutica Nacional, responderán a los estándares de seguridad y especificaciones técnicas aprobadas por la Dirección Nacional de Policía Aeronáutica.

B. CALIBRACION

1. La calibración del equipo de revisión de pasajeros y equipaje de mano deberá ajustarse a lo regulado por las normas establecidas por el fabricante de dicho equipo y los estándares de sensibilidad establecidos por normas internacionales, y será responsabilidad del operador del sistema.

C. UTILIZACION Y MANTENIMIENTO

1. Todo el equipo de seguridad se utilizará de acuerdo con las recomendaciones del fabricante y los correspondientes procedimientos de utilización ordinarios que figuran en el Programa de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto y el Programa de Seguridad del Explotador de Transporte Aéreo.

2. Todos los Organismos o empresas que utilicen equipos se asegurarán que se establezcan calendarios de mantenimiento preventivos y contra fallas, a fin que todo el equipo de seguridad funcione con óptima eficacia y que se disponga de técnicos adecuadamente calificados para llevar a cabo el mantenimiento necesario del equipo.

3. La Policía Aeronáutica Nacional supervisará la operación correcta de los equipos de seguridad.

CAPITULO IX

PERSONAL

A. CRITERIOS DE SELECCION:

1. NOMBRE DEL PUESTO: Director Técnico y/o Supervisor de Empresa de Vigilancia y/o Transportadora de Caudales.

FUNCION GENERICA:

Efectuar la revisión de los pasajeros y su equipaje de mano previo al embarque de las aeronaves, para evitar que lleven consigo armas o artículos peligrosos.

REQUISITOS:

1 — ESCOLARIDAD: Secundario completo o equivalente en la estructura educativa

2 — EDAD: Mínima 18 años, máxima 40

3 — SEXO: Indistinto

4 — EXPERIENCIA: No indispensable

5 — ANTECEDENTES: a) Laborales sujetos a verificación si los hubiere.

b) Penales: carecer de los mismos.

6 — APTITUD: Adaptabilidad, cooperación, precisión motora, coeficiente intelectual medio, capacidad física, tacto y diplomacia, discreción, trato al público, capacidad de atención y concentración, responsabilidad y acatamiento a la autoridad.

7 — FISICOS:

a) Deben estar en buen estado de salud física y mental, a cuyo efecto deberá presentar un certificado médico de una institución oficial o habilitada para efectuar exámenes preocupaciones en el que conste las aptitudes requeridas en los incisos siguientes. El uso de drogas o estupefacientes y el exceso en el consumo de bebidas alcohólicas será causa de expulsión del cuerpo de Supervisores.

b) Capacidad visual igual o superior que 20/60 en ambos ojos sin el uso de lentes, o igual o superior de 20/20 en un ojo y 20/30 en el otro cuando use lentes.

c) Adecuada percepción de los colores.

d) La pérdida de audición en cada oído deberá ser menor 30 db cuando sea probado con un audiograma para frecuencias inferiores a 2,000 Hz

e) Deberá ser capaz de oler adecuadamente.

f) Estado físico para someter a un posible agresor que pueda poner en peligro la seguridad de las personas o cosas o a la integridad física de los usuarios del Aeródromo y/o Aeropuerto.

CAPACIDAD MENTAL:

Solucionar problemas que se presentan en la revisión y orientar a los pasajeros sobre la base de las leyes y reglamentos que fundamentan su función.

CONOCIMIENTOS:

Adiestramiento físico, defensa personal, primeros auxilios, relaciones humanas, relaciones públicas e Inglés. Estos conocimientos deberán ser proporcionados por la empresa prestadora del servicio en un Centro de Capacitación autorizado por la Policía Aeronáutica Nacional y sujetos a verificación al momento que el Supervisor entre en funciones.

CAPACITACION

a) Revisión de pasajeros y equipaje, Legislación Aeroportuaria, Reglamento de higiene y Seguridad, Plan de Seguridad Aeroportuaria y preservación de la evidencia.

b) Demostrará reconocer:

I. Armas de fuego

II. Explosivos

III. Dispositivos incendiarios

2. NOMBRE DEL PUESTO: Vigilador

FUNCION GENERAL:

Vigilar y proteger los bienes de propiedad del Aeródromo y/o Aeropuerto, así como la seguridad de sus empleados, de los usuarios o público en general que se encuentre dentro de sus instalaciones o área, haciendo cumplir los reglamentos establecidos.

REQUISITOS:

1 — ESCOLARIDAD: Secundario completo o equivalente en la estructura educativa

2 — EDAD: Mínima 18 años, máxima 40

3 — SEXO: Indistinto

4 — EXPERIENCIA: No indispensable

5 — ANTECEDENTES: a) Laborales sujetos a verificación si los hubiere.

b) Penales: carecer de los mismos.

6 — APTITUDES: Adaptabilidad, cooperación, precisión motora, coeficiente intelectual medio, capacidad física, tacto y diplomacia, discreción, trato al público, capacidad de atención y concentración, responsabilidad y acatamiento a la autoridad.

7 — FISICOS:

a) Deben estar en buen estado de salud física y mental, a cuyo efecto deberá presentar un certificado médico de una institución oficial o habilitada para efectuar exámenes preocupacionales en el que conste las aptitudes requeridas en los incisos siguientes. El uso de drogas o estupefacientes y el exceso en el consumo de bebidas alcohólicas será causa de expulsión del cuerpo de vigiladores.

b) Estado físico para someter a un posible agresor que pueda poner en peligro los intereses del explotador, el Aeródromo y/o Aeropuerto o la integridad física de los empleados o usuarios de los mismos.

CAPACIDAD MENTAL:

Entender problemas sencillos que se presentan al hacer cumplir a los visitantes y empleados, las indicaciones de vialidad y normas de seguridad establecidas en el Aeródromo y/o Aeropuerto.

CONOCIMIENTOS:

Adiestramiento físico, defensa personal, primeros auxilios, relaciones humanas y trato al público.

CAPACITACION:

Operación aeroportuaria, Reglamento de higiene y seguridad, Plan de Seguridad Aeroportuaria.

3. NOMBRE DEL PUESTO: Coordinador de Seguridad en Tierra

FUNCION GENERICA:

Será el enlace con la Autoridad Aeroportuaria para las actividades relacionadas con la seguridad del Aeródromo y/o Aeropuerto y sus funciones y responsabilidades se limitarán a las obligaciones que en materia de vigilancia tiene el Administrador Aeroportuario, según el respectivo contrato de concesión.

REQUISITOS

1 — ESCOLARIDAD: Secundario completo o equivalente en la estructura educativa

2 — EDAD: Mínima 18 años, máxima 40

3 — SEXO: Indistinto

4 — EXPERIENCIA No indispensable

5 — ANTECEDENTES: a) Laborales sujetos a verificación si los hubiere.

b) Penales: carecer de los mismos.

6 — APTITUDES: Adaptabilidad, cooperación, precisión motora, coeficiente intelectual medio, capacidad física, tacto y diplomacia, discreción, trato al público, capacidad de atención y concentración, responsabilidad y acatamiento a la autoridad.

7 — FISICOS:

a) Deben estar en buen estado de salud física y mental, a cuyo efecto deberá presentar un certificado médico de una institución oficial o habilitada para efectuar exámenes preocupacionales en el que conste las aptitudes requeridas en los incisos siguientes. El uso de drogas o estupefacientes y el

exceso en el consumo de bebidas alcohólicas será causa de expulsión del cuerpo de Coordinadores de Seguridad del Aeropuerto.

b) Es necesaria una adecuada percepción de los colores.

c) Deberá ser capaz de comunicarse oralmente con claridad, en particular, en momentos de crisis.

CAPACIDAD MENTAL:

Solucionar problemas que se presenten en el aeropuerto sobre la base de las leyes y reglamentos que fundamentan su función.

CONOCIMIENTOS:

Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria. Programa de Seguridad del Aeropuerto, normativas de OACI, relaciones humanas, relaciones públicas y conocimiento de Inglés.

CAPACITACION:

a) Procedimientos generales de seguridad y vigilancia.

b) Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y Programa de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto

c) Sistema de revisión de pasajeros y equipaje

d) Normativas de OACI

e) Curso de manejo de crisis

4. NOMBRE DEL PUESTO: Coordinador de Seguridad en Tierra

FUNCION GENERICA:

Será el enlace con la Autoridad Aeroportuaria y la Administración Aeroportuaria para las actividades relacionadas con la seguridad de cada vuelo y sus funciones y responsabilidades se limitará a las obligaciones del explotador de transporte aéreo para quien trabaje, o desempeñe sus tareas.

REQUISITOS:

1 — ESCOLARIDAD: Secundario completo o equivalente en la estructura educativa

2 — EDAD: Mínima 18 años, máxima 40

3 — SEXO: Indistinto

4 — EXPERIENCIA: No indispensable

5 — ANTECEDENTES: a) Laborales sujetos a verificación si los hubiere.

b) Penales: carecer de los mismos.

6 — APTITUDES: Adaptabilidad, cooperación, precisión motora, coeficiente intelectual medio, capacidad de atención y concentración, responsabilidad y acatamiento a la autoridad.

7 — FISICOS:

a) Deben estar en buen estado de salud física y mental, a cuyo efecto deberá presentar un certificado médico de una institución oficial o habilitada para efectuar exámenes preocupacionales en el que consten las aptitudes requeridas en los incisos siguientes. El uso de drogas o estupefaciente y el exceso en el consumo de bebidas alcohólicas será causa de expulsión del cuerpo de Coordinadores de Seguridad en tierra.

b) Es necesaria una adecuada percepción de los colores.

c) Deberá ser capaz de comunicarse oralmente con claridad en todo momento.

CAPACIDAD MENTAL:

Solucionar problemas que se presenten en el Aeródromo y/o Aeropuerto sobre la base de las leyes y reglamentos que fundamentan su función.

CONOCIMIENTOS:

Programa Nacional Seguridad Aeroportuaria, Programa de Seguridad de la aerolínea, normativa de OACI, Relaciones humanas, Relaciones Públicas y conocimiento de Inglés.

CAPACITACION:

a) Procedimientos generales de seguridad y vigilancia.

b) Plan de Seguridad de la aerolínea.

c) Sistema de revisión de pasajeros y equipaje.

d) Normativa de OACI.

e) Curso de manejo de crisis.

B. INSTRUCCION

1. Cada Autoridad, Organismo, empresa u ocupante con responsabilidades designadas específicamente en el Capítulo IV del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, asegurará la elaboración y aplicación correcta de los Planes de Instrucción, cuando correspondiere, incluyendo el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

2. Antes de su implementación, cada Programa de Instrucción se someterá a la aprobación de la Dirección Nacional de Policía Aeronáutica.

3. Cada programa de instrucción contendrá como mínimo:

a) Objetivos y criterios relativos a la instrucción.

b) Responsabilidades asignadas respecto a los cursos de instrucción.

c) Información administrativa relativa a la selección y presentación de los candidatos y pruebas a las que se someterán.

d) Plan de estudios.

e) Programas de los temarios de los cursos, por unidades y detallados.

f) Conocimiento sobre la utilización y cuidado de las ayudas para la instrucción y los textos de consulta.

g) Procedimientos para aprobar los sistemas de instrucción

4. Cada organismo encargado de la elaboración y aplicación de los programas de instrucción se asegurará que se disponga de un número suficiente de instructores calificados para impartir los cursos.

5. Además de los programas de instrucción de cada organismo, el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria será el responsable de coordinar la implementación de cursos de instrucción sobre conciencia de la seguridad para todo el personal relacionado con la aviación civil en Argentina que no haya recibido un curso específico de instrucción en seguridad de la aviación.

6. Todos los organismos que impartan cursos de instrucción en seguridad de la aviación conservarán registros de todo el personal que recibió instrucción, inclusive los resultados cuando corresponda.

7. La Policía Aeronáutica Nacional será responsable de coordinar el intercambio de información con la O.A.C.I. y con los Estados signatarios del Convenio de Chicago (1944), cuando sea necesario, para la elaboración de programas de instrucción en seguridad de la aviación.

8. Estos cursos serán impartidos por un Centro de Capacitación o a través del Jefe de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto o con instructores foráneos. En todos los casos las autorizaciones para dictar dichos cursos serán otorgadas por la Dirección Nacional de Policía Aeronáutica.

9. INSPECCION: La Dirección Nacional de Policía Aeronáutica está facultada para efectuar todas aquellas evaluaciones que considere pertinentes a fin de verificar la idoneidad del personal.

CAPITULO X

METODOS PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

A. GENERALIDADES

1. Los explotadores de transporte aéreo nacionales e internacionales y las Administraciones de Aeropuertos tienen la responsabilidad de preparar su propio Programa de Seguridad, dar instrucciones al personal, instalar sistemas de comunicaciones e impartir capacitación, a fin de responder a actos de interferencia ilícita y todo otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y/o Aeropuertos, que ocurran en el País o lo afecten y que puedan menoscabar la seguridad de la aviación civil en la República Argentina.

2. Cuando se presente una amenaza o un acto de interferencia ilícita o cualquier otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y/o Aeropuertos, se reunirá el Centro Operaciones de Emergencia (C.O.E.), el cual quedará integrado con los representantes que se indican:

Presidente:	Jefe de Aeropuerto.
Primer Vocal:	Jefe de Escuadrón de la Policía Aeronáutica Nacional.
Segundo Vocal:	Jefe de Operaciones del AD.
Tercer Vocal:	Representante de la S.I.D.E.
Cuarto Vocal:	Administrador Aeroportuario.
Quinto Vocal:	Representante de la Línea Aérea involucrada.

En caso de ausencia del Presidente, el C.O.E. será presidido por el Jefe de Escuadrón de la Policía Aeronáutica Nacional.

En todos los casos que se presenten actos de interferencia ilícita en aeronaves y aeródromos o aeropuertos, el Presidente del C.O.E. informará al Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, quien determinará si se hace cargo de la presidencia del C.O.E. por sí o a través de un coordinador designado para cada situación en particular.

El C.O.E. podrá constituir grupos de trabajo para entender en el hecho específico. Cada miembro podrá designar un representante en dicho grupo de trabajo.

B. RESPONSABILIDADES

1. — Gobiernos Provinciales.

Requerirán apoyo y/o en su caso intervención de Fuerzas Federales a la Secretaría de Seguridad Interior de la Nación.

2. — Fuerzas Armadas

Podrán intervenir dentro del marco normativo de las Leyes de Defensa Nacional y Seguridad Interior.

3. — Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

Establecerá los enlaces diplomáticos entre las diversas autoridades de otros Estados involucrados, según requiera el caso.

4. — Jefe de Aeródromo o Aeropuerto.

Al ser comunicada una emergencia, éste deberá acudir al lugar designado como C.O.E. para coordinar todas sus actividades.

Dispondrá de todos los medios físicos (infraestructura, comunicaciones y logísticos) para el adecuado funcionamiento del C.O.E.

Dispondrá de todos los medios materiales y humanos a su alcance como apoyo a las operaciones de la emergencia.

Deberá proporcionar un local adecuado para establecer el C.O.E. que cuente con los medios de comunicación, el equipo y las facilidades necesarias para su adecuado funcionamiento.

Apoyará al Coordinador designado por el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, en los actos de interferencia ilícita o cualquier otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y/o Aeropuertos, en los casos que la mencionado autoridad decida presidir el C.O.E.

5. — Explotadores del Transporte Aéreo.

Se integrarán al C.O.E. cuando alguna de sus aeronaves o de sus instalaciones esté involucrada en un acto de interferencia ilícita.

Proporcionarán toda la información que dispongan relativa a la emergencia como ser, listas de pasajeros, nombres de la tripulación, capacidades de las aeronaves, instrucción del personal, tiempos estimados de vuelo, etc. Asimismo cooperarán con todos los medios a su alcance como apoyo directo al C.O.E. a solicitud de éste y se abstendrán de llevar a cabo acciones independientes sin la autorización del C.O.E.

6. — Concesionarios y/o Permisarios del Aeródromo o Aeropuerto.

Proporcionarán los recursos humanos y materiales que se requieran y aplicarán los procedimientos establecidos en el Plan de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto, bajo la coordinación del C.O.E.

Apoyarán al Coordinador designado por el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, en los actos de interferencia ilícita o cualquier otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los Aeródromos y/o Aeropuertos, en los casos que la mencionada autoridad decida presidir el C.O.E.

C. MEDIDAS INICIALES

1. Todas las personas o dependencias, que reciban información que se está por cometer, se está cometiendo o se ha cometido un acto de interferencia ilícita adoptarán las medidas de alerta que se indican en el Plan de Seguridad local.

La persona que reciba esa notificación será responsable de compilar y registrar tanta información sobre el mensaje como sea posible, a fin de permitir que el C.O.E. haga una evaluación precisa del incidente.

2. Se difundirá la información del mensaje a todos los interesados de conformidad con el correspondiente Plan de Seguridad Local, la evaluación del mensaje y un acuerdo sobre un plan de acción entre los interesados. Después de evaluar la información, si ésta es verosímil se reunirá el C.O.E.

3. En caso de alerta de bomba, antes de adoptar nuevas medidas debe hacerse una evaluación clara y lógica de la información y de las pruebas disponibles.

Corresponde al C.O.E., la responsabilidad de llevar a cabo esta evaluación de acuerdo con quien recibió la información y con cualquier otra parte interesada, por ejemplo, el explotador de la línea aérea o el administrador aeroportuario. Al llevar a cabo la evaluación se utilizará la identificación positiva del objeto para clasificar la amenaza como "concreta", "imprecisa" o "broma". En el contexto de notificaciones de incidentes, la identificación positiva del objeto exige que la notificación tenga referencia específica al objeto en cuestión (en el caso de una aeronave, mencionado el número de vuelo, la hora de salida o el lugar en que se encuentra en el momento de la notificación) e incluya otros datos concretos que agreguen credibilidad positiva a la notificación. El criterio para determinar si existe identificación positiva del objeto es estrictamente confidencial y el procedimiento detallado debe establecerse en el Plan de Seguridad del Aeródromo y/o Aeropuerto y el Plan de Seguridad del Explotador de Transporte Aéreo.

4. Sólo los explotadores del transporte aéreo que demuestren a la Autoridad Aeroportuaria que cuentan en su Plan de Seguridad con un Centro de Manejo de crisis operando, tendrán derecho a evaluar y determinar si la amenaza es positiva o no, lo que comunicarán a la Autoridad Aeroportuaria.

Las demás dependencias invariablemente transmitirán a la Autoridad Aeroportuaria todas las amenazas que reciban.

5. Una vez que se ha hecho la evaluación, se difundirá a todos los interesados y las nuevas medidas se adoptarán de conformidad con el Plan de Seguridad respectivo.

6. En los actos de interferencia ilícita o cualquier otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas y/o cosas en los Aeródromos y/o Aeropuertos, en los casos que ésta decida tomar el mando de la emergencia, el C.O.E. adoptará las medidas iniciales de acuerdo al Plan de Seguridad del Aeropuerto.

D. COMANDO

1. La responsabilidad inicial del comando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita que ocurra en algún Aeródromo o Aeropuerto de Argentina será responsabilidad del Presidente del C.O.E., quien actuará de acuerdo a lo establecido en el Plan de Seguridad del Aeropuerto.

2. La Autoridad de Tránsito Aéreo que corresponda será responsable del comando de las operaciones mientras la aeronave esté en vuelo o en rodaje inmediatamente después de aterrizar hasta que la aeronave se detiene, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje antes del despegue hasta que la aeronave abandona el espacio aéreo de Argentina.

3. La Policía Aeronáutica Nacional a través de su representante en el C.O.E., tendrá el comando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita, desde el momento en que la aeronave se detiene inmediatamente después de aterrizar, hasta que concluye el incidente o hasta que la aeronave comienza el rodaje inmediatamente antes de despegar.

E. CONTROL

1. Cuando se reciba la notificación de un acto de interferencia ilícita, cualquiera de las personas designadas para integrar el C.O.E., a falta del superior, podrá poner en funcionamiento el Centro, el cual se ubicará en lugar designado y será responsable de adoptar las medidas según se indica en el Plan de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto.

2. Cuando se reciba una notificación que un acto de interferencia ilícita o cualquier otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas y/o cosas está ocurriendo en un Aeródromo y/o Aeropuerto o afectando a una aeronave en vuelo, el C.O.E. será responsable de poner en funcionamiento los medios materiales y personales de que disponga y solicitar la cooperación de los organismos que correspondan de acuerdo a la emergencia de que se trate.

3. Todos los organismos involucrados en el Plan de Seguridad Local deberán asegurarse de la efectividad de sus procedimientos y equipos y someterlos a prueba para asegurar su correcto funcionamiento.

F. INTELIGENCIA E INFORMACION

Será brindada por el Departamento Inteligencia de la Dirección Nacional de Policía Aeronáutica, quien en caso de ser necesario arbitrará las medidas de rigor a fin de obtener por parte de Organismos Nacionales la información necesaria.

G. PROVISION DE SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA

1. En el caso que una Aeronave sea sometida a un acto de interferencia ilícita en el espacio aéreo Argentino para aterrizar en un Aeródromo o Aeropuerto del país, la República Argentina deberá prestar toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo, teniendo presente la posibilidad de un descenso de

emergencia y adoptar las medidas apropiadas para acelerar la realización de todas las fases del vuelo, inclusive la autorización para aterrizar, de acuerdo a la decisión que tome el Comandante de la aeronave.

2. Al aterrizar, la aeronave deberá ser dirigida al puesto aislado de estacionamiento de aeronaves y toda nueva medida deberá adoptarse de acuerdo con los Planes de Seguridad vigentes.

3. Se adoptarán todas las medidas posibles de control de tránsito aéreo; para asegurar que la aeronave permanezca detenida en tierra a menos que su partida sea imprescindible debido a la necesidad primordial de proteger vidas humanas.

4. En el caso que una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita sobrevuele el espacio aéreo argentino, deberá prestársele toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo. El Servicio de Tránsito Aéreo pertinente tendrá que transmitir toda la información a las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, inclusive las del Aeropuerto de destino conocido o supuesto, de manera que puedan adoptarse medidas de protección oportunas y apropiadas en ruta y en el destino conocido, probable o posible de la aeronave.

H. APOYO DE ESPECIALISTAS

1. La Fuerza Aérea Argentina, a través de sus órganos responsables, coordinará a los Grupos de Investigación, los cuales estarán integrados por elementos especializados en proporcionar respuesta contra actos de interferencia ilícita en todo el país.

2. En los Programas de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto deberá considerarse la participación de la S.I.D.E. ante cualquier incidente relacionado con actos de interferencia ilícita.

3. La S.I.D.E. actuará en estrecha coordinación con todos los integrantes del C.D.E. y coordinará los medios de transporte adecuados para el traslado de sus especialistas a los lugares de conflicto dentro de Argentina.

4. El C.O.E. informará a la S.I.D.E., quien podrá designar a un Coordinador para asesorar y servir de nexo durante las acciones del evento, de acuerdo a las instrucciones que reciba del Centro Nacional Director de Emergencias (C.N.D.E.).

I. ORGANOS DE INFORMACION PUBLICA

1. Ante un acto de interferencia ilícita que se presente en jurisdicción en la Jurisdicción de la República Argentina, la encargada de efectuar los comunicados a los medios de información pública será la Secretaría General del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, de acuerdo con el boletín que elabore el Centro Operaciones de Emergencia. En aquellas ocasiones que por la naturaleza del acto lo requiera, el C.O.E. podrá nombrar a un oficial de prensa del Aeródromo y/o Aeropuerto para que éste entregue el boletín de prensa a los medios de información que acudan a los mismos, previa coordinación con el Departamento Prensa de la Secretaría General de la Fuerza Aérea Argentina.

J. NOTIFICACION DE LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA A OTROS ESTADOS.

1. En caso de que ocurra un acto de interferencia ilícita en Argentina, el Comando de Regiones Aéreas por la vía jerárquica correspondiente, transmitirá toda la información pertinente:

a) Al Estado de matrícula de la aeronave afectada.

b) Al Estado del explotador.

c) A los Estados cuyos ciudadanos resultaron muertos, lesionados o detenidos como consecuencia del suceso y:

d) A cada Estado del que se sabe que hay ciudadanos a bordo de la aeronave.

K. NOTIFICACION DE LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA A LA O.A.C.I.

1. En caso de que ocurra un acto de interferencia ilícita contra la Aviación Civil en Argentina, el Comando de Regiones Aéreas enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) los siguientes informes:

a) Informe preliminar sobre un acto de interferencia ilícita, dentro de los 30 días del suceso, en idioma Español.

b) Informe final sobre un acto de interferencia ilícita, dentro de los 60 días del suceso en idioma Español.

CAPITULO XI

EVALUACION DE LA EFICACIA

A. EVALUACIONES

1. Las evaluaciones de Seguridad serán efectuadas por la Dirección Nacional de Policía Aeronáutica, la que informará los resultados de las mismas al Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria. Estas evaluaciones deberán realizarse para determinar la vulnerabilidad respecto a actos de interferencia ilícita y sobre la base de sus resultados, puedan implantarse medidas de seguridad adicionales o mejoradas que guarden proporción con la amenaza a la Aviación Civil.

2. Las evaluaciones de Seguridad deberán efectuarse como mínimo una vez al año en cada Aeropuerto.

3. Las evaluaciones estarán dirigidas a cubrir los siguientes puntos:

a) Planes de seguridad.

b) Comité Local de Seguridad de aeropuerto.

c) Procedimiento de tramitación de equipajes.

d) Procedimientos de tramitación de pasajeros.

e) Autoridad Aeroportuaria y Autoridad de Policía.

f) Inspección de los pasajeros previa al embarque.

g) Control de acceso al área operacional.

h) Barrera entre el área pública y el área operacional.

i) C.C.TV y alarmas de Seguridad.

j) Protección de las instalaciones vitales.

k) Manejo de carga.

l) Servicios de aprovisionamiento a bordo.

m) Procedimientos para emergencias aeroportuarias.

n) Iluminación de Seguridad.

o) Inspecciones

p) Programa de Seguridad de los explotadores de aeronaves.

q) Pasajeros que no se presentan al embarque/desembarcados.

r) Ejercicios de Seguridad.

s) Instrucción.

t) Todo otro tema que resulte pertinente.

B. INSPECCIONES

1. La Policía Aeronáutica Nacional, efectuará inspecciones a intervalos frecuentes (no menos de una vez al año) de las medidas de seguridad de la Aviación Civil, a efectos de verificar que los términos y disposiciones de los Programas de Seguridad aprobados se apliquen correctamente y en caso de que no lo sean, se apliquen las correcciones y sanciones correspondientes, según la legislación vigente.

C. EJERCICIOS

1. A efectos de determinar la eficacia de los procedimientos y del Plan de Seguridad en cada Aeródromo o Aeropuerto, los Comités Locales de Seguridad deberán llevar a cabo los siguientes tipos de ejercicios:

I. Ensayos de Gabinete o de escritorio cada 6 meses.

II. Simulacros Parciales una vez al año.

III. Simulacros a Escala real o total una vez al año y, como mínimo, cada dos años.

2. Los ejercicios a los que se hace referencia en el punto anterior serán coordinados de acuerdo con lo establecido en el Programa de Seguridad del Aeródromo o Aeropuerto y formarán parte del Programa de trabajo del Comité Local de Seguridad del Aeropuerto.

CAPITULO XII

INTELIGENCIA E INFORMACION

A. GENERALIDADES

La recopilación y evaluación rápida y continua de la información relativa a la amenaza y la transmisión de dicha información a las autoridades competentes son esenciales para mantener un programa eficaz de seguridad de la aviación. La Dirección Nacional de Policía Aeronáutica, basándose en el nivel de amenaza que exista y tomando en cuenta la situación internacional, ajustará los elementos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria. Se otorgará la debida consideración a la confidencialidad de la información relativa a la amenaza y al procedimiento de búsqueda de dicha información.

B. INTELIGENCIA E INFORMACION

1. Recopilación de la información sobre posible amenaza.

La S.I.D.E. y la Secretaría de Seguridad Interior, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, recopilarán la información sobre las amenazas en general, incluyendo información sobre grupos terroristas nacionales e internacionales, grupos violentos con motivaciones políticas y elementos criminales, que puedan afectar a la aviación en general.

2. Evaluación de la información sobre la amenaza.

La Policía Aeronáutica Nacional será responsable de la evaluación de la información sobre la amenaza en términos de posibles ataques contra los intereses de la aviación civil.

3. Difusión de la información sobre la amenaza.

El Jefe del Aeródromo o Aeropuerto con asesoramiento de la Policía Aeronáutica Nacional será responsable de la expedición oportuna a los involucrados en la seguridad de la aviación civil, de los resultados de las evaluaciones sobre amenazas. La difusión de dicha información se llevará a cabo mediante el medio más expedito al área encargada de comunicar a los interesados el nivel de amenaza para responder de acuerdo con el Programa de Seguridad Aeroportuario, sobre la base del procedimiento de comunicación establecido para implantar o modificar niveles de contingencia, establecidos en el Capítulo XIV.

4. Responsable de la información sobre la amenaza/ajuste del Programa.

En respuesta a la información concreta recibida respecto a una posible amenaza contra los intereses de la aviación civil, la Policía Aeronáutica Nacional asumirá la principal responsabilidad de evaluar dicha amenaza con respecto a la vulnerabilidad de los objetivos de la aviación, como se especifican en el Programa de Seguridad de los Explotadores de Transporte Aéreo y los Programas de Seguridad de los Aeropuertos.

A las amenazas dirigidas contra objetivos concretos de la aviación, (aeronave, instalación de aeropuerto, etc.) se hará frente por medio de medidas concretas, como se especifica en el Programa de Seguridad de los Aeropuertos.

5. Examen de incidentes

Siempre que se presente un acto de interferencia ilícita será necesario elaborar una evaluación y un informe descriptivo del hecho de acuerdo con las características que establece la O.A.C.I. por parte de todos los que intervinieron en el mismo. Este informe deberá ser analizado por la Policía Aeronáutica Nacional a fin de determinar la eficacia de las medidas y procedimientos de seguridad que figuran en este Programa.

6. Información Estadística

La Policía Aeronáutica Nacional realizará la recopilación de los Actos de interferencia ilícita en la aviación y el Comando de Regiones Aéreas comunicará a la O.A.C.I. los datos estadísticos pertinentes.

CAPITULO XIII

FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

1. La Ley 21.521, de creación de la Policía Aeronáutica Nacional, establece lo siguiente:

Artículo 19: “Las erogaciones que demande el cumplimiento de la presente Ley se atenderán con los créditos que anualmente se incorporen en la Ley de Presupuesto de la Administración Nacional. Los créditos asignados a tal fin al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, serán independientes de los que correspondan al presupuesto regular de dicha Fuerza, no incidiendo los mismos en la determinación anual de este último.”

Artículo 20: “Cuando dichos créditos resultaren insuficientes o cuando el Comando en Jefe lo considere pertinente, podrán atenderse erogaciones emanadas del cumplimiento de la presente Ley con cargo a los recursos provenientes de la aplicación de la Ley Nro. 13.041 – Explotación de Aeropuertos y Aeródromos.”

2. En consecuencia, las erogaciones que demande el cumplimiento del presente Programa serán atendidos con los créditos que enuncian los artículos 19 y 20 de la Ley 21.521.

CAPITULO XIV

PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA SEGURIDAD AEROPORTUARIA (AVSEC)

A continuación se describen los Cuatro Niveles de alerta del Plan AVSEC correspondientes a las diversas circunstancias de amenaza contra la Seguridad. La Policía Aeronáutica Nacional (P.A.N.) determinará si aumenta o disminuye el nivel para casos de emergencia para la Seguridad de la aviación civil. Los niveles del Plan AVSEC proporcionarán la evaluación global de la amenaza realizada por la P.A.N. La P.A.N. ha identificado respuestas típicas para cada nivel del Plan AVSEC, pero determinará, sobre una base de cada caso particular, qué contramedidas serán necesarias para responder a una situación de amenaza particular y si dichas contramedidas se aplicarán en todas las localidades o solamente en algunas de ellas.

A. NIVELES DE AMENAZA

1. Nivel I de Alerta del Plan AVSEC

Las tensiones políticas son tales que a veces provocan a elementos hostiles a la República Argentina, lo que puede dar lugar a manifestaciones, ataques menores contra símbolos de la República Argentina, o hay razón para que los disturbios civiles podrían aumentar el riesgo a la aviación civil.

2. Nivel II de Alerta del Plan AVSEC

La información obtenida por los órganos de reunión de información del Estado Nacional, sobre grupos que se saben han atacado anteriormente la aviación civil, y que podrían estar preparando acciones contra símbolos de la República Argentina, o van a producir probablemente disturbios con el potencial de afectar a la aviación civil.

3. Nivel III de Alerta del Plan AVSEC

La información obtenida indica que grupos terroristas u otra organización hostil con capacidad conocida para atacar a la aviación civil van probablemente a llevar a cabo ataques contra objetivos de terceros Estados o se han iniciado o están a punto de iniciarse disturbios civiles que tendrán un impacto directo sobre la aviación civil.

4. Nivel IV de Alerta del Plan AVSEC

La información obtenida ha confirmado que organizaciones terroristas con capacidad demostrada están planeando un ataque contra la aviación civil de la República Argentina, o, en la opinión del Director Nacional de Policía Aeronáutica, se requiere el más alto nivel de Seguridad para proteger a los viajeros aéreos.

B. GENERALIDADES

La PAN determinará cuándo y dónde se necesitarán mayores medidas de seguridad para responder a situaciones de amenaza, e identificará el Nivel de Alerta del Plan AVSEC apropiado. Se notificarán a los aeropuertos y a las compañías de líneas aéreas las medidas específicas que se aplicarán cuando la PAN declare un nivel del Plan AVSEC. Estas medidas pueden incluir todas las o algunas de las medidas enumeradas en el nivel del Plan AVSEC declarando, así como otras medidas que se consideren adecuadas. A continuación se ofrece un cuadro general de contramedidas previstas que pueden estar con varios niveles de alerta.

Niveles de amenaza

NIVEL I DE ALERTA DEL PLAN AVSEC

Medidas del Jefe del Aeropuerto:

AP100 Examinar los planes de ejecución para situaciones imprevistas de Seguridad.

AP101 Proporcionar orientación sobre el reconocimiento de la importancia de la seguridad a todos los empleados y arrendatarios del aeropuerto, informándolos sobre la declaración de este nivel de amenaza.

AP102 Reforzar los procedimientos de identificación de personal y vehículos, incluyendo la revisión inmediata de los medios de identificación y acceso.

AP103 Examinar y comprobar con pruebas los procedimientos de comunicaciones para casos de emergencia.

Medidas de la Aerolínea:

AR100 Examinar los planes de ejecución para imprevistas de Seguridad.

AR101 Informar a los empleados sobre la declaración de este nivel de amenaza.

AR102 Asegurar el cumplimiento total con los requisitos del Programa de Seguridad de Líneas Aéreas.

AR103 Examinar y comprobar con pruebas los procedimientos de comunicaciones para casos de emergencia.

AR104 Establecer un enlace con cada aeropuerto en el que presta servicio para coordinar medidas que serían necesarias si aumentara el nivel de amenaza.

NIVEL II DE ALERTA DEL PLAN AVSEC

Medidas del Jefe del Aeropuerto:

AP200 Concentrar las patrullas de oficiales de policía en uniforme en los mostradores de boletos, las salas de preparación del equipaje, las áreas de estacionamiento de aeronaves y las áreas públicas fuera de los edificios terminales, pero adyacentes a los mismos.

AP201 Reducir los puntos de acceso a las áreas restringidas a un mínimo de utilización en coordinación con los arrendamientos aeroportuarios y de las compañías aéreas.

AP202 Aumentar (por encima de los niveles normales) la frecuencia de la inspección de instalaciones de las terminales de pasajeros, tanto en las áreas públicas aisladas como no aisladas, incluidos cuartos de baño, cabinas de teléfono y otras públicas.

AP203 Aumentar (por encima de los niveles normales) la frecuencia de las inspecciones físicas de recipientes de basura y ceniceros en las terminales de pasajeros.

AP204 Aumentar (por encima de los niveles normales) las patrullas de la plataforma en todas las partes del área de operaciones aéreas, especialmente en el área de exhibición obligatoria de la identificación de Seguridad.

AP205 Suspender el servicio y proteger las taquillas o ceniceros situados en las áreas no aisladas.

AP206 Aumentar las comprobaciones de identificación al azar en la plataforma y en los puntos de acceso controlado al área protegida.

AP207 En coordinación o por sí solos la PAN registrará físicamente, o inspeccionará con rayos X o examinará con un aparato aprobado tomado de la lista de tecnologías establecidas por la PAN, todas las cargas presentadas para transporte aéreo por otros que no sean expedidores conocidos.

Medidas de las Líneas Aéreas:

AR200 Proporcionar una vigilancia continua del equipaje facturado en las salas de preparación del equipaje y durante el camino y su carga del avión, a menos que los carros o contenedores estén cerrados con llave o precintos.

AR201 Asegurar que el equipaje del pasajero de origen no se transporte, a menos que el pasajero y su equipaje estén a bordo en el mismo avión.

AR202 Revalidar los medios de identificación aprobados por el aeropuerto, si no se han hecho en los últimos 90 días o inspeccionar a los empleados de todas las compañías aéreas que requieran acceso sin escolta a áreas restringidas y que no poseen un medio de identificación específico del Aeropuerto en donde se requiera el acceso.

AR203 Asegurar que todo vehículo dejado sin atender y utilizado para transportar pasajeros desde un edificio terminal hasta una aeronave de partida ha sido registrado para ver si hay armas y explosivos antes de cada utilización que se haga del mismo.

NIVEL III DE ALERTA DEL PLAN AVSEC

Medidas del Director del Aeropuerto:

AP300 Hacer las gestiones pertinentes y desplegar personal Policial de civil para la vigilancia de terminales y otros lugares que fueren apropiados.

AP301 Utilizar perros detectores de explosivos (en patrullas al azar o especiales), cuando se disponga de ellos.

AP302 Aumentar las patrullas de la plataforma y las comprobaciones de identificación en la plataforma y en todos los puntos de acceso controlado.

AP303 Vigilar el tráfico de vehículos a las áreas de los terminales.

AP304 Notificar cualquier alerta a las unidades antiexplosivos.

AP305 Colocar carteles en cada mostrador de despacho de billetes de inspección o hacer regularmente anuncios públicos, subrayando la necesidad de que todos los pasajeros controlen detenidamente el equipaje y los paquetes para evitar el transporte de objetos sin su conocimiento.

AP306 Iniciar la Planificación o los preparativos para limitar el acceso individual a una hora y fecha, cuando proceda, de acuerdo con los requisitos establecidos en el programa de Seguridad Aeroportuario (Aplicable solamente en los Aeropuertos Computarizados).

AP307 Aplicar los criterios de perfiles de pasajeros para casos de emergencia expedidos juntamente con la notificación de éste por la PAN a todos los pasajeros de origen y a aquellos pasajeros de trasbordo de compañías aéreas no sujetas a este requisito. (Perfil pasivo-Preguntas opcionales para resolver preocupaciones)

AP308 Registrar físicamente, o inspeccionar con rayos X o examinar con un aparato aprobado tomado de la lista de tecnologías establecidas por la PAN, el equipaje de mano de personas o pasajeros identificados como seleccionados por el perfil de Pasajeros para Casos de Emergencia.

AP309 Quitar las pilas (C, D, AA, AAA, linterna de 9v y 6v) y baterías de todos los aparatos eléctricos y electrónicos transportados dentro del equipaje facturado de pasajeros identificados como seleccionados por el perfil de pasajeros para casos de emergencias y poner las pilas separadas del aparato contenido en el equipaje de mano y facturado, salvo cuando el equipaje sea establecidas por la PAN.

Medidas de Seguridad de la Línea Aérea:

AR300 Aplicar los criterios de perfiles de pasajeros para casos de emergencia expedidos juntamente con la notificación de éste por la P.A.N. a todos los pasajeros de origen y a aquellos pasajeros de trasbordo de compañías aéreas no sujetas a este requisito. (Perfil pasivo-Preguntas opcionales para resolver preocupaciones)

AR301 Registrar físicamente, o inspeccionar con rayos X o examinar con un aparato aprobado tomado de la lista de tecnologías establecidas por la P.A.N., el equipaje facturado de personas o pasajeros identificados como seleccionados por el Perfil de Pasajeros para Casos de Emergencia.

AR302 Quitar las pilas (C, D, AA, AAA, linterna de 9v y 6v) y baterías de todos los aparatos eléctricos y electrónicos transportados dentro del equipaje facturado de pasajeros identificados como seleccionados por el perfil de pasajeros para casos de emergencias y poner las pilas separadas del aparato contenido en el equipaje facturado, salvo cuando el equipaje sea establecidas por la P.A.N.

AR303 No transportar el equipaje facturado de ningún pasajero identificado como un candidato para el perfil de Pasajeros para Casos de Emergencia, a menos que el pasajero y su equipaje facturado vayan a bordo del mismo avión.

AR304 Realizar una inspección con rayos X, o examinar con un aparato aprobado tomado de la lista de tecnologías establecidas por la P.A.N., o registrar físicamente paquetes de correo (Envíos Médicos, órganos medicamentos) aceptados de todos los expedidores.

AR305 Asegurará que todos los paquetes postales hayan sido inspeccionados con rayos X, o examinados por un aparato aprobado para tal uso de la lista de tecnologías establecidas por la P.A.N. antes de transportarlos de acuerdo con lo establecido en los Memorándums, Manuales y Reglamentos del Correo Argentino.

AR306 Asegurar que todos los paquetes postales hayan sido inspeccionados con rayos X, o examinar por un aparato aprobado para tal uso de la lista de tecnologías establecidas por la P.A.N. antes de transportarlos de acuerdo con lo establecido en los Memorándums de acuerdo de la P.A.N.

AR307 Rechazar todas las cargas de nuevas cuentas de envíos en virtud que se aumentó la amenaza. (Basado en la amenaza específica de una carga solamente).

NIVEL IV DE ALERTA DEL PLAN AVSEC

Medidas del Jefe del Aeropuerto:

AP400 Asegurar que los vehículos no atendidos y/o no autorizados no estén estacionados en las proximidades de los edificios terminales, con el fin de prevenir daños causados por coches-bombas.

AP401 Intensificar (por encima del nivel actual) la vigilancia del volumen de tránsito de vehículos a las áreas de los terminales.

AP402 Limitar el acceso individual en términos de hora y fecha de acuerdo con los requisitos establecidos en el Programa de Seguridad Aeroportuaria (Aplicable solamente en los Aeropuertos con sistemas de Acceso Computarizados).

AP403 Asegurar la aplicación de los requisitos de identificación en el área de exhibición obligatoria de la identificación de seguridad con un incremento de las verificaciones de identificación al azar por las patrullas del personal policial.

Medidas de Seguridad de la Línea Aérea:

AR400 Suspender, la presentación de pasajeros y su equipaje fuera de los mostradores habilitados especialmente por las líneas aéreas para hacer el check-in o la presentación de la documentación y equipaje, cumpliendo las normas de seguridad establecidas en las reglamentaciones vigentes.

AR401 Suspender toda la presentación de pasajeros y equipaje fuera de las áreas aisladas.

AR402 Aplicar los criterios de perfiles de pasajeros para casos de emergencia expedidos por la PAN e interrogar a cada pasajero. (Perfil activado).

AR403 Todo el equipaje será inspeccionado como seleccionado utilizando los procedimientos de inspección del Perfil de Pasajeros para casos de Emergencia. Por ejemplo, registrar físicamente, inspeccionar con rayos X o examinar con un aparato aprobado tomado de la lista de tecnologías establecidas por la PAN, el equipaje facturado y de mano de personas o pasajeros identificados como seleccionados para Perfil de Pasajeros para Casos de Emergencia.

AR404 Asegurar que todo el personal y equipo de servicio permitido a bordo del avión (salvo los empleados directos de las líneas aéreas) son registrados en la puerta de la aeronave. Si se emplea un detector de metales de mano cuando no se puede oír una alarma auditiva, ésta debe tener la capacidad de indicar una alarma tanto visual como auditiva.

AR405 Registrar con un detector de metales de mano a todo el personal y pasajeros inmediatamente antes de entrar en la aeronave.

AR406 Registrar físicamente, inspeccionar con rayos X o examinar con un aparato aprobado tomado de la lista de tecnologías establecidas por la PAN todos los envíos de cargas.

AR407 Rechazar todos los envíos de cargas. (Basado en la amenaza específica de una carga solamente).

AR408 Utilizar un número de vuelo y un nombre de empresa distinto para evitar su identificación a través de las interceptaciones radioeléctricas.

AR409 Restringir las operaciones de aeronaves a las horas con luz del día para facilitar la identificación de las aeronaves.

CAPITULO XV

APENDICES

A. REGIMEN REGULATORIO PARA LA OBTENCION, RENOVACION Y USO DE CREDENCIALES AERONAUTICAS DE SEGURIDAD AEROPORTUARIAS

B. REGIMEN REGULATORIO PARA EMPRESAS DE SEGURIDAD EN SECTOR AERONAUTICO

APENDICE A

REGIMEN REGULATORIO PARA LA OBTENCION, RENOVACION Y USO DE CREDENCIALES AERONAUTICAS DE SEGURIDAD AEROPORTUARIAS

1. DESCRIPCION GENERAL:

1. Este Régimen establece las normas que regirán el otorgamiento, uso y renovación de las Credenciales Aeronáuticas de Seguridad Aeroportuaria (C.A.S.A.), las infracciones y sanciones que de ello resulten, sin perjuicio de otras en que se pudiere incurrir o pudieren corresponder por cuestiones conexas a las mismas.

2. Toda persona que en carácter particular, o por pertenecer a un organismo oficial o privado, deba desarrollar cualquier tipo de tarea en las distintas estaciones o instalaciones aeroportuarias que implique el acceso a otro sector que el área de uso público o el área de circulación vehicular pública, deberá contar con una Credencial Aeronáutica de Seguridad Aeroportuaria (C.A.S.A.). (*)

(*) Doc. 8973/5 NORMA: Cada estado contratante establecerá procedimientos y sistemas de identificación para impedir el acceso no autorizado de personas o vehículos a:

A: La parte aeronáutica de un aeropuerto que preste servicios a la aviación internacional

B. Otras zonas importantes para la seguridad del aeropuerto. (Anexo 17, 4.4.1).

3. La C.A.S.A. será otorgada por la autoridad aeronáutica.

4. La necesidad de poseer una C.A.S.A. para ejercer tareas o funciones en el ámbito aeroportuario no inhibe la atribución que los organismos, empresas, o administradores con funciones en el ámbito aeroportuario, tienen para emitir los medios identificatorios que estimen pertinentes para el reconocimiento de personal que deba desenvolverse, por razones contractuales o de dependencia laboral de los mismos, en espacios bajo su responsabilidad (**).

II - LA CREDENCIAL AERONAUTICA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

5. La CASA es propiedad de la autoridad aeronáutica en materia AVSEC (Policía Aeronáutica - Aviation Security), obligándose el poseedor a utilizarla de acuerdo con los términos y condiciones que rigen el uso de la misma, según lo establece el presente régimen.

6. La CASA habilitará el acceso al poseedor a determinado/s sector/es de la instalación aeroportuaria, estando esta habilitación asentada en la misma.

7. La CASA será emitida por la Dirección Nacional de Policía Aeronáutica (D.N.P.A.), tendrá una vigencia determinada y un Costo de Emisión de Credencial (C.E.C.) que será establecido en forma anual.

8. Existen los siguientes tipos de C.A.S.A.:

1º) Credencial de Seguridad Aeroportuaria (C.S.A.). (Anexos ALFA, BRAVO, CHARLIE y DELTA 1 y 2).

2º) Credencial Impersonal Acompañada (C.A.). (Anexos ECO y FOXTROT).

3º) Credencial Impersonal Temporal (C.T.). (Anexo GOLF).

4º) Certificado de Miembro de Tripulación (C.M.T.). (Anexo HOTEL).

III - ACCESO A AEROPUERTOS Y SECTORES

9. La CASA permitirá el acceso a un aeropuerto en particular, a varios aeropuertos, o a la totalidad de los aeropuertos/aeródromos del país, de acuerdo a la función que deba llevar a cabo su poseedor.

10. Los sectores de seguridad establecidos en los ámbitos aeroportuarios, a los que se accede de acuerdo a lo determinado en cada CASA, son los siguientes:

1º) **SECTOR 1:** Areas de preembarque.

2º) **SECTOR 2:** Bodegas de Importación/Exportación.

3º) **SECTOR 3:** Zonas de mantenimiento y hangares de aeronaves.

4º) **SECTOR 4:** Sector de arribos de pasajeros y zona de llegada de Aduana.

5º) **SECTOR 5:** Plataforma Operativa, Pistas y Campo.

6º) **SECTOR 6:** Cabecera de Región.

7º) **SECTOR 7:** A determinar.

8º) **SECTOR 8:** A determinar

9º) **SECTOR 9:** A determinar

11. Las Credenciales emitidas para identificación de Personal de la Policía Aeronáutica Nacional (Anexo ALFA), Personal de la Fuerza Aérea Argentina con funciones aeronáuticas, (Anexo BRAVO) y miembros de tripulaciones, (Anexo HOTEL), habilitan el acceso a todos los sectores de cualquier aeropuerto, no llevando especificación o leyenda alguna al respecto.

12. Las credenciales emitidas para personal de Organismos Oficiales, de empresas administradoras de aeropuertos, u organismos privados, y que desarrollen funciones en diferentes aeropuertos, serán identificadas por las siglas S.N.A., con especificación impresa de los sectores habilitados y con la especificación de los aeropuertos para las que están habilitadas en el campo de información magnética de la credencial (Anexo CHARLIE).

13. Las credenciales emitidas para ser empleadas en un aeropuerto en particular, contendrán impreso el nombre del mismo y los sectores para los cuales están habilitadas, no siendo válidas fuera del ámbito del aeropuerto para el que fueron emitidas. (Anexos DELTA 1 y 2)

IV - PARTICULARIDADES DE CADA CREDENCIAL.

A - Credencial de Seguridad Aeroportuaria (C.S.A.)

14. Existen tres tipos de C.S.A. :

1º) Policía Aeronáutica Nacional (Uso Exclusivo del Personal Policial).

2º) Control P.A.N. (Organismos Oficiales).

3º) Empresarial (Para toda persona que no pertenece a los Organismos anteriormente citados).

15. La C.A.S.A. contiene la siguiente información:

ANVERSO:

- TIPO DE CREDENCIAL.
- FOTOGRAFIA DEL CAUSANTE (Fondo Blanco) .
- APELLIDOS Y NOMBRES.
- TIPO Y NRO DE DOCUMENTO.
- EMPRESA, ENTE U ORGANISMO.
- CARGO O FUNCION.
- NUMERO DE CREDENCIAL.
- AEROPUERTO AL CUAL HABILITA (si corresponde).
- ZONA DE SEGURIDAD PARA LA CUAL HABILITA (si corresponde).
- LOGOTIPO PAN.

(**) **PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES.** 3.3. Actividades del futuro concesionario – Apartado XXVI .

- GRUPO SANGUINEO.
- ALERGIAS (SI LAS TUVIERA).
- FECHA DE VENCIMIENTO.
- CODIGO DE BARRAS.

REVERSO:

- BANDA MAGNETICA (con especificación de aeropuertos a que habilita si corresponde).

B - Credencial Impersonal Acompañada (C.A.)

16. Toda persona física que en las distintas estaciones aéreas tenga que desarrollar cualquier tipo de tarea eventual, deberá contar con una C.A. expedida por la Policía Aeronáutica Nacional.

17. Esta Credencial será válida ÚNICAMENTE si su portador se encuentra acompañado en forma permanente por un poseedor de CASA, quedando habilitada para acceder a los sectores indicados en la CASA del personal que lo acompaña.

18. Queda exceptuada de la presente, la credencial impersonal correspondiente al Cuerpo Diplomático (ANEXO FOXTROT) la cual deberá circular conjuntamente con la Credencial Diplomática otorgada por el Ministerio de Relaciones Exteriores Comercio Internacional y Culto.

19. Los siguientes datos estarán consignados en la CA:

ANVERSO:

- EMPRESA U ORGANISMO.
- AEROPUERTO PARA EL CUAL ES VALIDA.
- FECHA DE VENCIMIENTO.
- ZONA DE SEGURIDAD PARA LA CUAL HABILITA (Solamente para Embajadas).
- LOGOTIPO PAN.
- BANDERA Y ESCUDO DEL PAIS (Solamente para Embajadas).

C - Credencial Impersonal Provisoria (C.P.)

20. La C.P. será entregada a poseedores de C.A.S.A. que por algún motivo no la tengan en su poder el día en que la requieren. La entrega de una C.P. al causante, es para permitir el normal desarrollo de sus actividades laborales, y no lo exime de la aplicación de las sanciones que eventualmente le correspondieren.

21. Los siguientes datos estarán consignados en la CP:

ANVERSO:

- AEROPUERTO PARA EL CUAL ES VALIDA.
- FECHA DE VENCIMIENTO.
- NUMERO DE CREDENCIAL.
- ZONA DE SEGURIDAD PARA LA CUAL HABILITA.
- LOGOTIPO PAN.

D - Certificado de Miembro de Tripulación (CMT)

22. Acorde a lo establecido en el Apéndice 7 del ANEXO 9 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional - Capítulo 3 - Parte VI. (Ley 13.891), todo miembro de la Tripulación deberá circular en los Aeropuertos Nacionales e Internacionales con la C.M.T. en forma visible.

23. Los siguientes datos estarán consignados en la C.M.T.:

ANVERSO:

- REPUBLICA ARGENTINA (Parte Superior Central).
- POLICIA AERONAUTICA NACIONAL.
- FOTOGRAFIA DEL CAUSANTE (Fondo Blanco).
- NOMBRE Y APELLIDO.
- FUNCION A BORDO.
- GRUPO SANGUINEO.
- ALERGIAS (si las hubiere).
- EMPRESA, ORGANISMO O ENTIDAD QUE REPRESENTA.
- FECHA DE VENCIMIENTO.
- CODIGO DE BARRAS.

REVERSO

- BANDA MAGNETICA.

V - PROCEDIMIENTOS DE OBTENCION DE CREDENCIALES

24. El procedimiento de obtención de credenciales depende del tipo de credencial que se solicite.

25. Los Organismos Oficiales y Cuerpo Diplomático acreditado en el país, o aquellos privados que deban cumplir funciones en el ámbito aeroportuario por una relación directa con la Fuerza Aérea Argentina y los miembros de tripulaciones, solicitarán el otorgamiento de la credencial pertinente a la Policía Aeronáutica Nacional.

26. Las personas y/o empresas que soliciten el otorgamiento de credenciales en virtud de una relación laboral o contractual con la administración de un aeropuerto concesionado, deberán efectuar la solicitud ante el Administrador, el cual ejercerá sus atribuciones para determinar si corresponde otorgar la C.A.S.A. solicitada, especificará los sectores a los cuales se le dará acceso, y efectuará la solicitud de emisión de las credenciales que a su juicio correspondan, ante la Autoridad Aero-náutica.

27. El procedimiento a seguir para la obtención de la C.A.S.A. es el siguiente:

1°) Los entes privados presentarán al administrador del aeropuerto, o al Jefe del mismo si no se halla concesionado, la "SOLICITUD DE CREDENCIAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA" (Anexo INDIA), debidamente completada en todos sus puntos, la que deberá estar firmada INVARIABLEMENTE por el causante y el responsable de la Empresa, Ente u Organismo del que depende, si correspondiere.

2°) El Jefe de Aeropuerto evaluará la solicitud presentada, determinando los sectores a los que la credencial debe permitir el acceso.

3°) Una vez aprobada, será enviada a la División Credenciales del Escuadrón P.A.N. respectivo, a fin de ser elevada a la D.N.P.A. para que proceda a la verificación de los antecedentes del causante.

4°) En aquellos aeropuertos que no cuenten con Escuadrón P.A.N., el Jefe del Aeropuerto remitirá la solicitud directamente a la D.N.P.A.

5°) Verificados los antecedentes policiales por parte de la D.N.P.A., se procederá a confeccionar la credencial correspondiente.

6°) La D.N.P.A. remitirá la Credencial a la Jefatura del Aeropuerto correspondiente, la que procederá a su entrega al administrador o al organismo o particular solicitante.

7°) Los entes oficiales que prestan servicios en los aeropuertos, y privados en relación contractual con la Fuerza Aérea, presentarán la solicitud directamente ante la Jefatura del Aeropuerto, la que realizará los trámites enunciados en los incisos 2°, 3°, 4° y 6° anteriores.

8°) El cuerpo Diplomático acreditado ante nuestro país, deberá solicitar, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, a la D.N.P.A. el otorgamiento de la Credencial (C.A.S.A.), la que expedirá hasta un máximo de cuatro (4) por Misión Diplomática (*).

9°) Por cada credencial solicitada se deberá abonar el COSTO DE EMISION DE CREDENCIAL (C.E.C.), cuyos valores se establecerán anualmente, al momento de realizar el trámite de confección de la credencial en la dependencia de la Policía Aeronáutica Nacional que corresponda.

28. El procedimiento a seguir para la obtención de la C.A. es el siguiente:

1°) Las Empresas u Organismos que requieran una C.A., deberán solicitarla por nota a la Autoridad Aeronáutica justificando dicha solicitud.

2°) Autorizada su emisión, el Organismo o Empresa solicitante firmará un Acta de Recepción de Credencial Impersonal Acompañada (Anexo KILO).

3°) La C.A. no podrá ser expedida por un período mayor al mes.

4°) Quien utiliza una C.A., deberá estar acompañado permanentemente por un poseedor de C.A.S.A. que pertenezca a la Empresa u Organismo acreditado, excepto cuando se hallare en la zona pública del aeropuerto.

5°) Por cada credencial solicitada se deberá abonar el COSTO DE EMISION DE CREDENCIAL (C.E.C.), cuyos valores se establecerán anualmente, al momento de realizar el trámite de confección de la credencial en la dependencia de la Policía Aeronáutica Nacional que corresponda.

29. El procedimiento a seguir para la obtención de la C.P. es el siguiente:

1°) La persona que requiera una C.P., deberá concurrir a la Autoridad Aeronáutica donde firmará un Acta de Recepción de Credencial Impersonal Provisoria, dejando el solicitante en lugar de la C.P. retirada, un documento oficial (DNI, CI expedida por P.F.A., o PASAPORTE) el que le será restituido contra devolución de la C.P.

2°) La C.P. tiene validez por un período de 24 horas.

3°) Por cada credencial solicitada se deberá abonar el COSTO DE EMISION DE CREDENCIAL (C.E.C.), cuyos valores se establecerán anualmente, al momento de realizar el trámite de confección de la credencial en la dependencia de la Policía Aeronáutica Nacional que corresponda.

30. El procedimiento a seguir para la obtención de la C.M.T. es el siguiente:

1°) Las personas físicas, entes privados, Instituciones y Organismos presentarán en la Jefatura de Aeropuerto del lugar donde la empresa tiene su base o el más próximo a su domicilio, la "SOLICITUD DE CERTIFICADO DE MIEMBRO DE LA TRIPULACION" (Anexo JULLIET), debidamente completada en todos sus puntos. Al momento de la presentación, la misma deberá estar firmada INVARIABLEMENTE por el causante y el responsable de la Empresa, Ente u Organismo correspondiente.

2°) La mencionada solicitud será enviada al Escuadrón de la Policía Aeronáutica Nacional para la verificación de antecedentes y confección de la credencial.

3°) En caso que no se cuente con Escuadrón P.A.N., el Jefe del Aeropuerto remitirá la solicitud directamente a la D.N.P.A.

4°) Una vez impresa, la D.N.P.A. remitirá la Credencial al Aeropuerto correspondiente para su posterior entrega al solicitante.

5°) Por cada credencial solicitada se deberá abonar el COSTO DE EMISION DE CREDENCIAL (C.E.C.), cuyos valores se establecerán anualmente, al momento de realizar el trámite de confección de la credencial en la dependencia de la Policía Aeronáutica Nacional que corresponda.

VI. RESPONSABILIDADES DE LAS EMPRESAS, ENTES U ORGANISMOS:

Las empresas, entes u organismos que soliciten al administrador o a la autoridad aeronáutica la emisión de C.A.S.A., serán responsables de la fiscalización de los datos asentados en la solicitud(**).

32. Además, serán responsables de la devolución de las C.A.S.A. a la Autoridad Aeronáutica, cuando el personal que les fuere dependiente cese en sus funciones.

VII - RESPONSABILIDADES DE LOS USUARIOS DE CREDENCIALES DE SEGURIDAD:

33. Los poseedores de C.A.S.A. deberán portarlas en un lugar visible durante la estadía en el Aeropuerto.(***)

34. A requerimiento de la autoridad Policial con funciones en el Aeropuerto respectivo, los usuarios de CASA deberán entregarlas para su verificación.

35. En caso de extravío de la Credencial de Seguridad, el poseedor o usuario deberá efectuar la pertinente denuncia de extravío ante la autoridad policial correspondiente, dentro de las 24 horas de acaecido el hecho, debiendo iniciar el trámite de renovación correspondiente.

(*) **Doc. 8973/5** MANUAL DE SEGURIDAD PARA LA PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA - **Sistemas de Permisos** 4.10.44.

(**) **Doc 8973/5** MANUAL DE SEGURIDAD PARA LA PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA - **Sistemas de Permisos** 4.10.43.

(***) Programa Nacional de la Seguridad Aeroportuaria Cap. VI Apartado D, Inc. 3/E.

36. La presentación de una Solicitud de Credencial Aeroportuaria, implica el pleno conocimiento de las responsabilidades contenidas en la presente normativa y la total aceptación de la misma.

VIII - RESPONSABILIDADES DE LA POLICIA AERONAUTICA NACIONAL

37. Los integrantes de la autoridad Policial con funciones en el Aeropuerto, deberán:

1º) Interceptar e interpellar al personal que desempeña tareas en el sector operativo si el mismo:

- a) Careciera de Credencial Identificatoria.
- b) Poseyéndola, existieran dudas sobre su autenticidad.
- c) No justificare su presencia en el lugar en que fue hallado.
- d) La Credencial no lo habilita al acceso del lugar en que se encuentra.

2º) Retirar la Credencial Identificatoria e incluso hacer retirar al individuo sector restringido, en cuyo caso la empresa u organismo responsable de la presencia de tal individuo en el aeropuerto, deberá regularizar la situación del causante.

3º) Labrar las correspondientes Actas de Infracción Aeroportuaria, en caso de detectar violaciones al presente Régimen.

4º) Atender los requerimientos formulados por representantes de la autoridad aeronáutica o del concesionario, cuando éstos estimen que personal que transita por las instalaciones aeroportuarias lo hace en infracción a las disposiciones del presente régimen, para que se proceda a determinar si existe o no una infracción al mismo y proceder según corresponda.

5º) Todas las demás funciones establecidas en la ley 21.521.

IX. INFRACCIONES Y SANCIONES:

38. El incumplimiento de las normas que regulan el uso de las Credenciales de Seguridad, dará lugar a la imposición por parte de la Autoridad Aeronáutica, de las sanciones previstas en este Régimen y demás normativas vigentes.

39. Se establecen las siguientes clases de sanciones:

- 1º) Apercibimiento.
- 2º) Retiro Definitivo de la Credencial Identificatoria.

40. El Apercibimiento, será una comunicación escrita de la Autoridad Aeronáutica a la Empresa u Organismo del que depende el causante, con un breve relato de lo acontecido.

41. El Retiro Definitivo de la Credencial Identificatoria se aplicará cuando haya evidencia de que se hubiere cometido adulteración o falsificación de la misma, o cuando se falsearen los datos contenidos en la Solicitud de Credencial, sin perjuicio de las acciones legales correspondientes.

42. Una vez que la Empresa u Organismo, haya recibido la comunicación de la sanción, dispondrá de 48 horas hábiles para efectuar por nota el descargo y solicitar la reconsideración de la sanción ante la Autoridad Aeronáutica.

43. Transcurridas las 48 horas sin que se haya recibido la nota indicada precedentemente, la pena se considerará efectiva, sin derecho a reclamo alguno ulterior.

44. Las siguientes son Infracciones que pueden dar lugar al Apercibimiento y/o retiro de las Credenciales de Seguridad Aeroportuarias:

- 1º) Utilizar la Credencial fuera del tiempo de servicio o trabajo.
- 2º) No portarla en forma visible según indican las Normas de Utilización.
- 3º) Llevar en la Credencial datos que no correspondan con la realidad, si no se hubiera comunicado con antelación esta anomalía.
- 4º) Utilizarla en zonas para las que no esté autorizada.
- 5º) Llevar la credencial vencida.
- 6º) Reincidencia en algunas de las anteriores conductas.

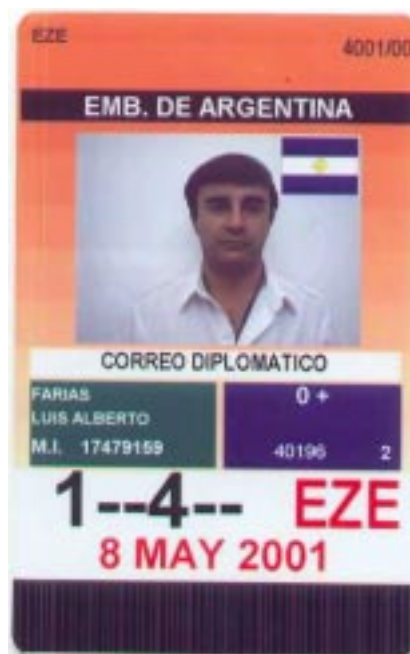
ANEXO CHARLIE



ANEXO DELTA



ANEXO DELTA



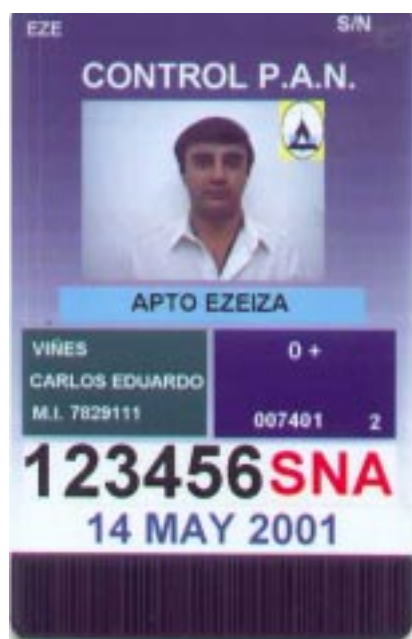
ANEXO FOXTROT



ANEXO ALFA



ANEXO BRAVO



ANEXO GOLF



ANEXO HOTEL



DIAGRAMA PARA AEROPUERTOS NO CONCESIONADOS Y QUE POSEEN ESCUADRON DE LA POLICIA AERONAUTICA NACIONAL

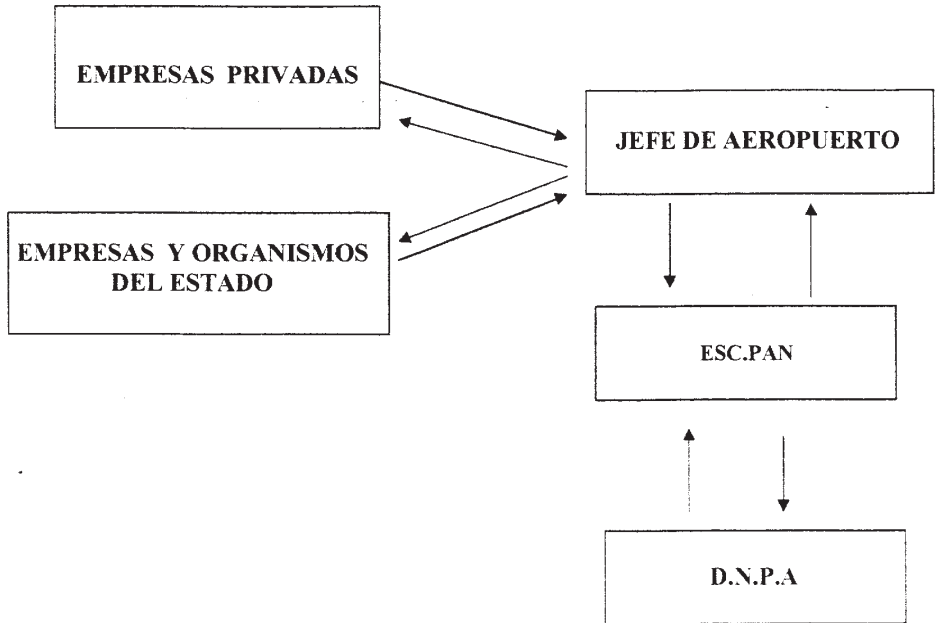


DIAGRAMA PARA AEROPUERTOS CONCESIONADOS Y QUE POSEEN ESCUADRONES DE LA POLICIA AERONAUTICA NACIONAL

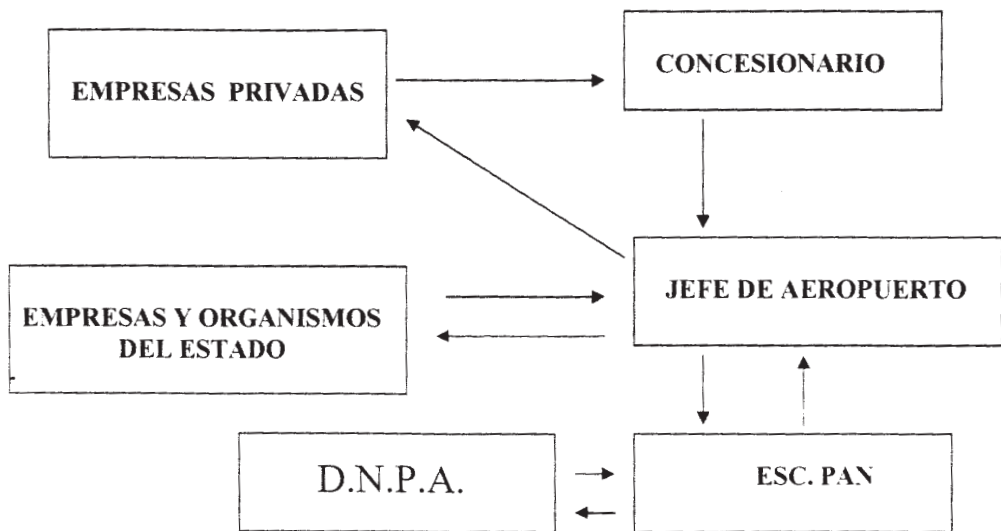


DIAGRAMA PARA AEROPUERTOS NO CONCESIONADOS Y QUE NO POSEEN ESCUADRON DE LA POLICIA AERONAUTICA NACIONAL

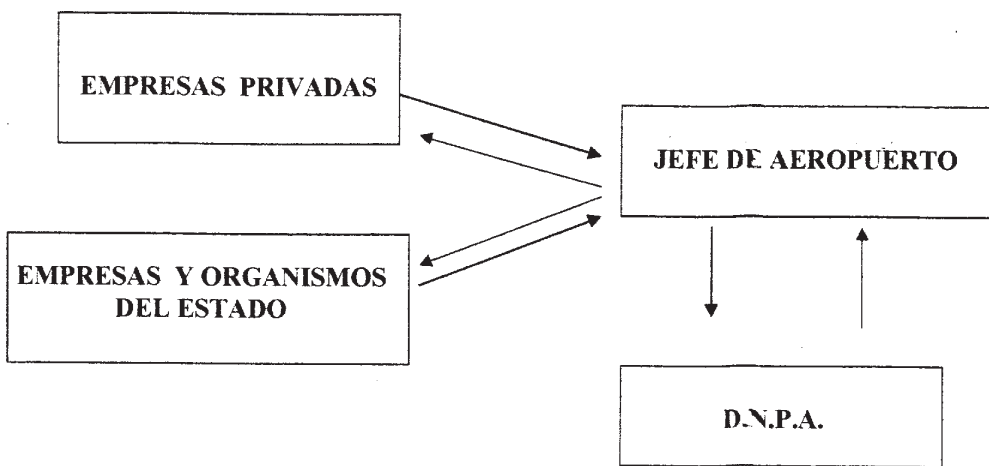
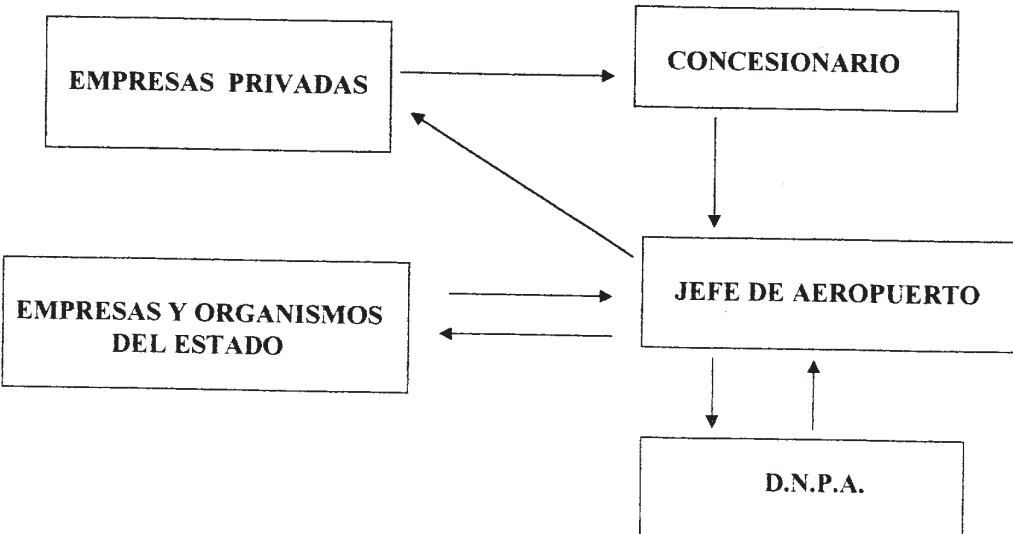
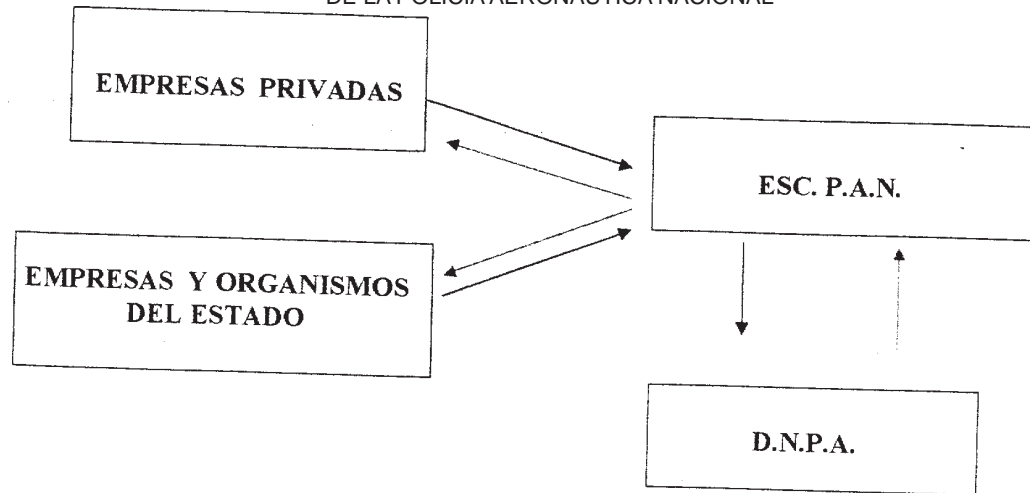


DIAGRAMA PARA AEROPUERTOS CONCESIONADOS Y QUE NO POSEEN ESCUADRONES DE LA POLICIA AERONAUTICA NACIONAL



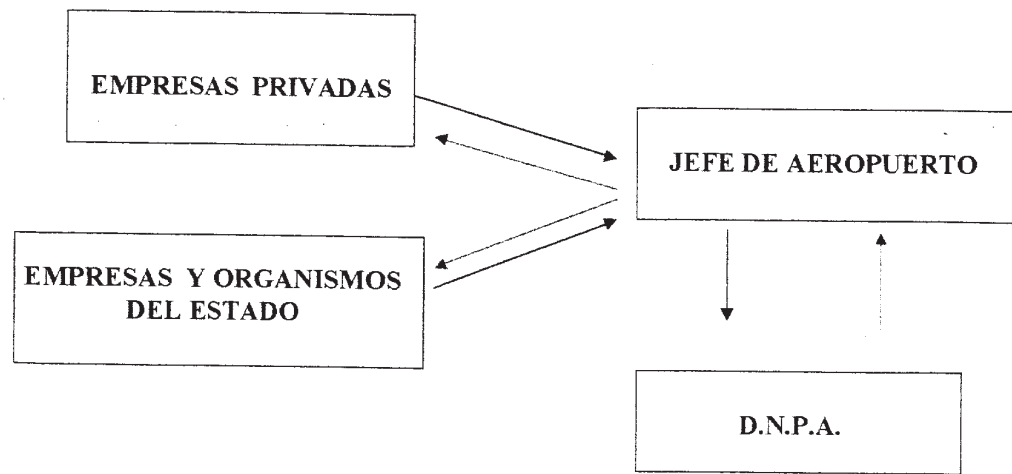
CERTIFICADO MIEMBRO DE LA TRIPULACION

DIAGRAMA PARA AEROPUERTOS QUE POSEEN ESCUADRON DE LA POLICIA AERONAUTICA NACIONAL



CERTIFICADO MIEMBRO DE LA TRIPULACION

DIAGRAMA PARA AEROPUERTOS QUE NO POSEEN ESCUADRON DE LA POLICIA AERONAUTICA NACIONAL



POLICIA AERONAUTICA NACIONAL



SOLICITUD DE CERTIFICADO DE MIEMBRO DE LA TRIPULACION (Apéndice 7 del Anexo 9 OACI)

EMISOR

DATOS PERSONALES DEL SOLICITANTE

APELLIDO:.....

NOMBRE:.....

D.N.I./L.E/L.C.:..... LICENCIA Nº:.....

C.I.P.F.:..... PAIS DE ORIGEN:.....

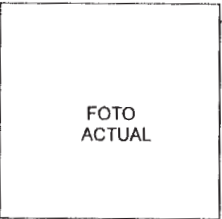
PASAPORTE Y PAIS O CARNET DIPLOMATICO:.....

DOMICILIO:..... TELEFONO:.....

LOCALIDAD:..... PROVINCIA:.....

FECHA DE NACIMIENTO:...../...../..... LUGAR:.....

ESTADO CIVIL:..... NACIONALIDAD:.....



DATOS PARA UTILIZAR EN CASO DE ACCIDENTE GRAVE (O.A.C.I. Documento 8973)

GRUPO SANGUINEO:..... RH: Positivo / Negativo RELIGION:.....

ENFERMEDADES CRONICAS Y ALERGIAS:.....

DOCUMENTACION QUE DEBE ACOMPAÑAR AL PRESENTE FORMULARIO PARA TRAMITAR LA CREDENCIAL: (FOTOCOPIAS AUTENTICADAS) LICENCIA DE PILOTO - EXAMEN PSICOFISICO

ANTECEDENTES LABORALES (EMPRESA - DOMICILIO - ANTIGUEDAD)

.....

.....

¿TRABAJA ACTUALMENTE EN ALGUNA EMPRESA DEL AEROPUERTO? SI / NO

Nombre de la Empresa:.....

Cargo que ocupa:.....

Constatación de identidad y datos personales

MANO DERECHA					
	PULGARES	INDICES	MEDIOS	ANULARES	MEÑIQUES
MANO IZQUIERDA					
	PULGARES	INDICES	MEDIOS	ANULARES	MEÑIQUES

INFORMACION EXISTENTE EN LA BASE DE DATOS DE LA DNPA

DATOS DE FAMILIA (Si falta espacio adjuntar hoja en blanco)

NOMBRES D.N.I. C.I. OCUPACION FECHA NAC.

HIJO/A
 HIJO/A
 HIJO/A

DATOS DEL CONYUGE: ¿VIVE? SI / NO

APELLIDO Y NOMBRES:.....
 DOMICILIO:..... TEL:.....
 D.N.I./L.E./L.C.:..... C.I.:..... FECHA DE NAC.:.....

DATOS DE LA MADRE: ¿VIVE? SI / NO

APELLIDO Y NOMBRES:.....
 DOMICILIO:..... TEL:.....
 D.N.I./L.E./L.C.:..... C.I.:..... FECHA DE NAC.:.....

COMPROMISO DEL SOLICITANTE

TOMO CONOCIMIENTO DE LA RESPONSABILIDAD QUE ASUMO AL UTILIZAR LA CREDENCIAL QUE ME PERMITE EL ACCESO A LOS SECTORES CON RESTRICCIONES DE SEGURIDAD QUE EN ELLA SE ESPECIFICAN Y ME COMPROMETO A:

1) USARLA EN LUGAR VISIBLE DURANTE MI TRABAJO EN EL SECTOR CORRESPONDIENTE.
 2) EN CASO DE EXTRAVIO, CUMPLIR CON LAS NORMAS ESTABLECIDAS REALIZANDO NUEVAMENTE TODO EL TRAMITE DE SOLICITUD. PRESENTANDO PARA ELLO LA DENUNCIA POLICIAL POR EXTRAVIO, ABONANDO EN CONCEPTO DE RECARGO UN MONTO DE TRES SUPERIOR AL VALOR ACTUALIZADO DE LA MISMA DENTRO DE LOS DOS DIAS HABILDES POSTERIORES AL HECHO.
 3) EN CASO DE DEJAR DE CUMPLIR FUNCIONES EN EL SECTOR PARA EL CUAL ME FUE OTORGADA, REINTEGRAR LA CREDENCIAL A LA AUTORIDAD AERONAUTICA EN FORMA INMEDIATA.

POR LA PRESENTE DECLARO ACEPTAR LA NORMATIVA INTERNA VIGENTE EMITIDA POR LA AUTORIDAD COMPETENTE PARA REGULAR EL USO DE LA CREDENCIAL AERONAUTICA QUE SOLICITO.

LA PRESENTE TIENE CARACTER DE DECLARACION JURADA, ASUMIENDO LA RESPONSABILIDAD QUE SU CUMPLIMIENTO CONLLEVA, FIRMANDO A TAL EFECTO.

LUGAR Y FECHA:..... FIRMA

Constatación de identidad y datos personales

MANO DERECHA					
	PULGARES	INDICES	MEDIOS	ANULARES	MEÑIQUES
MANO IZQUIERDA					
	PULGARES	INDICES	MEDIOS	ANULARES	MEÑIQUES

INFORMACION EXISTENTE EN LA BASE DE DATOS DE LA DNPA

COMPROMISO DEL SOLICITANTE

TOMO CONOCIMIENTO DE LA RESPONSABILIDAD QUE ASUMO AL UTILIZAR LA CREDENCIAL QUE ME PERMITE EL ACCESO A LOS SECTORES CON RESTRICCIONES DE SEGURIDAD QUE EN ELLA SE ESPECIFICAN Y ME COMPROMETO A:

1) USARLA EN LUGAR VISIBLE DURANTE MI TRABAJO EN EL SECTOR CORRESPONDIENTE.
 2) EN CASO DE EXTRAVIO, CUMPLIR CON LAS NORMAS ESTABLECIDAS REALIZANDO NUEVAMENTE TODO EL TRAMITE DE SOLICITUD. PRESENTANDO PARA ELLO LA DENUNCIA POLICIAL POR EXTRAVIO, ABONANDO EN CONCEPTO DE RECARGO UN MONTO DE TRES SUPERIOR AL VALOR ACTUALIZADO DE LA MISMA DENTRO DE LOS DOS DIAS HABILDES POSTERIORES AL HECHO.
 3) EN CASO DE DEJAR DE CUMPLIR FUNCIONES EN EL SECTOR PARA EL CUAL ME FUE OTORGADA, REINTEGRAR LA CREDENCIAL A LA AUTORIDAD AERONAUTICA EN FORMA INMEDIATA.

POR LA PRESENTE DECLARO ACEPTAR LA NORMATIVA INTERNA VIGENTE EMITIDA POR LA AUTORIDAD COMPETENTE PARA REGULAR EL USO DE LA CREDENCIAL AERONAUTICA QUE SOLICITO.

LUGAR Y FECHA:..... FIRMA

CERTIFICACION DEL EMPLEADOR

CERTIFICO QUE EL SOLICITANTE PERTENECE A LA EMPRESA QUE REPRESENTO Y QUE CUMPLE LAS FUNCIONES QUE SE DETALLAN EN EL PRESENTE FORMULARIO.

POR LO EXPUESTO SOLICITO SE LE OTORQUE ACCESO A LOS SECTORES SOLICITADOS EN EL ANVERSO.

FIRMA SELLO DE LA EMPRESA

SOLICITUD DE CREDENCIAL SEGURIDAD AEROPORTUARIA

POLICIA AERONAUTICA NACIONAL



AEROPUERTO

NRO. DE NOTA EMPRESA APELLIDO

DNI / LE / LC: DIGITALIZACION

REGIMEN REGULATORIO

PARA LA

OBTENCION, RENOVACION Y USO DE LAS CREDENCIALES OPERATIVAS

VEHICULARES.

1. DESCRIPCION GENERAL:

Para acceder al interior del área operativa aeroportuaria (Zonas Restringidas), es necesario disponer OBLIGATORIAMENTE de una Credencial Operativa Vehicular (COV), que suministrará la Policía Aeronáutica Nacional, previa comprobación pertinente de la necesidad de acceso.

Las COV no acreditan identidad, ni autorizan el ingreso al área restringida de las personas que se trasladan en el móvil, los cuales deberán portar su Credencial de Seguridad Aeroportuaria, Credencial Impersonal Provisoria o Credencial Impersonal Acompañada.

Los integrantes de la autoridad Policial con funciones en el Aeropuerto, podrá:

a) Interceptar y efectuar averiguaciones con relación al personal que desempeña tareas en el Sector Operativo, si el mismo careciera de COV, si poseyéndola existieran dudas sobre la autenticidad de la misma, si no justificare su presencia en el lugar en que fue hallado, o si su conducción representare un peligro potencial para sí o para otras personas.

b) De igual forma, el personal mencionado en el párrafo precedente podrá retirar la COV o COV Provisoria, e incluso retirar el vehículo de la plataforma operativa, si lo creyese conveniente, en cuyo caso la empresa u organismo responsable deberá regularizar la situación del causante.

c) Labrar las correspondientes Actas de Infracción Aeroportuaria, en caso de detectar violaciones a la presente Directiva.

Para que un vehículo se le pueda expedir una COV permanente para zonas restringidas debe pertenecer a:

- a. Entes u organismos del Estado con actividad en el Aeropuerto.
- b. Compañías de Handling
- c. Compañías aéreas.
- d. Empresas de servicios con actividad en el Aeropuerto.
- e. Administración del Aeropuerto.

Las COV son propiedad de la Fuerza Aérea, obligándose el poseedor a utilizarlas de acuerdo con los términos y condiciones que rigen el uso de las mismas.

2. AUTORIDAD OTORGANTE:

La UNICA autoridad otorgante de las Credenciales Operativas Vehiculares es la Policía Aeronáutica Nacional.

PASAPORTE Y PAIS O CARNET DIPLOMATICO: _____

APELLIDOS: _____

NOMBRES: _____

CARGO O FUNCION: _____

SECTORES DE SEGURIDAD QUE SE REQUIEREN PARA SU TRABAJO: 1 2 3 4 5

CEDULA DE IDENTIDAD: _____

DOMICILIO: _____ LOCALIDAD: _____ TEL: _____

FECHA Y LUGAR DE NACIMIENTO: _____

DATOS DEL CONYUGE: _____

APELLIDOS Y NOMBRES: _____

DNI / LE / LC: _____ PASAPORTE: _____ PAIS _____ ¿VIVE? SI - NO

DOMICILIO: _____ LOCALIDAD: _____ TEL: _____

DATOS DE FAMILIA (DETALLAR NOMBRE, DNI, CED. DE IDENTIDAD, EMPRESA DONDE TRABAJA.)

DATOS DEL PADRE: APELLIDO Y NOMBRES: _____ ¿VIVE? SI / NO
 DOMICILIO: _____ FECHA DE NAC.: _____

DATOS DE LA MADRE: APELLIDO Y NOMBRES: _____ ¿VIVE? SI / NO
 DOMICILIO: _____ FECHA DE NAC.: _____

DATOS PARA UTILIZAR EN CASO DE ACCIDENTE GRAVE (OACI Doc. 8973): (marcar con un círculo lo que corresponde)

GRUPO SANGUINEO A AB B O RH POSITIVO NEGATIVO TELEFONO _____

ENFERMEDADES / ALERGIAS: _____

AA 2000				
SECTORES PROPUESTOS				
1	2	3	4	5
				NINGUNO
FECHA: _____				
FIRMA: _____				
SELLO: _____				

JEFE DE AEROPUERTO				
SECTORES AUTORIZADOS				
1	2	3	4	5
				NINGUNO
FECHA: _____				
FIRMA: _____				
SELLO: _____				

INICIO: DIA: _____ MES: _____ AÑO: _____ Nº: _____

RETIRA: DIA: _____ MES: _____ AÑO: _____

PAGADO: _____ RECIBO Nº: _____

Nº. COMPROBANTE DE SOLICITUD EN TRAMITE

INICIO: _____

RETIRA: _____

La Dirección Nacional de Policía Aeronáutica podrá modificar en forma total o parcial la presente Directiva.

El Jefe de Aeropuerto podrá:

- Rechazar el otorgamiento de una Credencial solicitada, por considerarlo inapropiado o innecesario.
- No autorizar el acceso.

3. AEROESTACIONES A LAS QUE SE PUEDE ACCEDER:

Cada Credencial en su parte izquierda llevará las siglas del Aeropuerto al que se autoriza el acceso.

4. CARACTERISTICAS DE LA COV:

a. Dicha Credencial deberá ubicarse en el parabrisas, en sitio que no entorpezca la visibilidad del conductor.

b. En todos los casos debe justificarse la necesidad del acceso.

c. La solicitud de COV de los entes privados, será solicitada por nota al Administrador del Aeropuerto (en los casos que lo tuviera) o al Jefe del Aeropuerto quien realizará los controles pertinentes y verificación de la documentación requerida. Los entes oficiales que prestan servicios en los Aeropuertos, la tramitarán directamente ante el Jefe de Aeropuerto.

d. Cumplidos los requisitos y verificaciones pertinentes y previa autorización del Jefe de Aeródromo o Aeropuerto, se enviará al Escuadrón de la Policía Aeronáutica Nacional y en caso de no tener Escuadrón al correspondiente a la cabecera de Región para su confección.

e. El usuario una vez recibida la COV colocará en el vehículo la calcomanía.

f. Datos consignados en ella:

- AEROPUERTO PARA EL CUAL ES VALIDA.
- ALCANCE DE LA POLIZA DE SEGURO.
- Nro. DE ORDEN DE LA COV.
- VERIFICACION TECNICA VEHICULAR.
- VENCIMIENTO DE LA COV (DIA, MES Y AÑO).
- LOGOTIPO PAN.
- DOMINIO Nº.
- VºBº DEL ADMINISTRADOR.
- FIRMA DEL JEFE DE AEROPUERTO Y JEFE DE ESCUADRON PAN

g. Forma de obtención de la COV:

1) Credencial Operativa Vehicular.

a) Los vehículos deberán contar con una Inspección Técnica Vehicular de una antigüedad no mayor a los CINCO (5) meses.

b) Deberán contar con el correspondiente seguro de vehículos automotores y/o remolcados, responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados, limitación de la cobertura en Aeródromos, Aeropuertos y campos petrolíferos, cláusulas de inserción obligatoria.

c) Se deberá presentar, según el punto 4, Apartado c y d, la "SOLICITUD DE CREDENCIAL OPERATIVA VEHICULAR" (Anexo I), debidamente completada en todos sus puntos. Al momento de la presentación, la misma deberá estar firmada INVARIABLEMENTE por el responsable de la Empresa, Ente u Organismo.

d) Junto a la "SOLICITUD DE CREDENCIAL OPERATIVA VEHICULAR" se deberán presentar ORIGINALES Y FOTOCOPIAS de la siguiente documentación:

- Cédula Verde del vehículo.
- Ultimo recibo de patente pago.
- Certificado de la Inspección Técnica Vehicular.
- Certificado de Seguro.

Los ORIGINALES serán verificados y devueltos en el mismo acto a la persona que realiza el trámite, mientras que las fotocopias se archivarán en la D.N.P.A., formando parte integrante del legajo del vehículo.

e) Se deberá abonar el COSTO DE EMISION DE LA CREDENCIAL OPERATIVA VEHICULAR (CECOV), la que será abonada en la Policía Aeronáutica Nacional al retirar la misma.

f) Las solicitudes de las COV deberán ser presentadas con una antelación mínima de DIEZ (10) días hábiles anteriores a la fecha en que comenzará a operar el vehículo.

g) Una vez presentada TODA la documentación pertinente, establecerá el día y hora en que se procederá a la verificación del vehículo, momento en el cual, en caso de aprobar la inspección, se fijará la COV en el ángulo superior derecho del parabrisas. Dicha verificación se efectuará en forma conjunta entre un miembro designado por el Administrador del Aeropuerto (si lo tuviera) y un miembro de la Autoridad Aeronáutica.

2) Credencial Operativa Vehicular Provisoria:

a) Podrán otorgarse Credenciales Operativas Vehiculares Provisorias, en los casos en que aun cuando se justifique la presencia de los vehículos en Plataforma Operativa, los mismos no cumplan allí una actividad habitual.

b) Deberán contar con el correspondiente seguro de vehículos automotores y/o remolcados, responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados, limitación de la cobertura en Aeródromos, Aeropuertos y campos petrolíferos, cláusulas de inserción obligatoria.

c) La persona que requiera una COV Provisoria, deberá concurrir a al Autoridad Aeronáutica (Jefe de Aeropuerto/PAN) munido de la siguiente documentación:

- Original y fotocopia del Certificado de Seguro.
- Cédula verde (ORIGINAL) del vehículo.
- Certificado de Inspección Técnica Vehicular válido.

d) El solicitante de la COV provisoria, firmará un "ACTA DE RECEPCION DE CREDENCIAL OPERATIVA VEHICULAR PROVISORIA", dejando en su lugar el original de la Cédula Verde del auto-motor, la que será devuelta contra devolución de la Credencial.

e) La COV provisoria no podrá ser retirada por un período mayor al de 24 horas. Si esto fuera necesario para el desarrollo de sus actividades, deberá concurrir a la Autoridad Aeronáutica, a fin de solicitar la extensión respectiva

f) La entrega de la COV provisoria será gratuita.

5. RESPONSABILIDADES DE LAS EMPRESAS, ENTES U ORGANISMOS:

a. Efectuarán la pertinente fiscalización de los datos asentados en la solicitud de Credenciales Operativas Vehiculares.

b. Serán responsables y responderán pecuniariamente por las faltas que su personal cometa en el uso de las Credenciales Operativas Vehiculares, como asimismo de las infracciones que cometiera en la conducción de los vehículos respectivos.

c. Serán responsables de la devolución de las COV de los vehículos dados de baja o que no volverán a ingresar a plataforma operativa.

d. La solicitud de COV para los rodados de empresas sub-contratadas deberá ser diligenciada por las contratadas en forma directa, según punto 4, Apartados c y d, las que serán responsables ante la Autoridad Aeronáutica, de los incumplimientos y/o infracciones que aquéllas pudieran cometer, y a quienes se le aplicarán las sanciones que correspondan.

6. RESPONSABILIDADES DE LOS USUARIOS DE LAS COV:

a. El empleo de credenciales con otros fines para los que fueran otorgadas, dará lugar a la suspensión, cancelación o acciones legales si correspondiere. Debe aclararse que también se considera "Otros fines", el uso de la credencial en circunstancias o lugares en que el poseedor no justifique el desarrollo de sus tareas específicas.

b. En caso de pérdida de la COV el interesado deberá efectuar la denuncia ante la autoridad policial respectiva, debiendo la organización, empresa o ente comercial, entregar a la Autoridad Aeronáutica antes de las 24 hs. de sucedido el hecho, la constancia de dicha denuncia.

c. En caso de pérdida de la COV Provisoria, el causante no podrá retirar la documentación retenida hasta no haber entregado la denuncia.

d. La posesión y/o exhibición de una credencial fraudulenta o adulterada, constituye una falta grave, que implica la inhabilitación del portador para acceder al sector aeronáutica del Aeropuerto, sin perjuicio de la iniciación de las acciones legales que pudieran corresponder.

e. La presentación de una Solicitud de Credencial Operativa Vehicular implica el pleno conocimiento de las responsabilidades contenidas en la presente normativa y la total aceptación de la misma.

7. INFRACCIONES Y SANCIONES.

El incumplimiento de las normas que regulan el uso de las Credenciales Operativas Vehiculares, dará lugar a la aplicación de faltas acorde a lo establecido en el Código de Contravenciones y Faltas en Zonas Aeroportuarias y conexas.

Asimismo se procederá al retiro de la COV, sin perjuicio de la aplicación de las faltas establecidas en el Código anteriormente citado.

a. Infracciones que pueden dar lugar a llamados de atención y/o retiro de la COV:

a. Serán causales de retiro transitorio o definitivo, todas aquellas infracciones a las Directivas impuestas por el Jefe del Aeropuerto y/o Administrador del Aeropuerto referidas al tránsito de vehículos y personas en el área de movimientos.

b. Utilizar la credencial fuera del tiempo de servicio o trabajo.

c. No portarla visible según indican las normas de utilización.

d. Llevar en la credencial datos que no correspondan con la realidad, sino hubiera comunicado con antelación esta anomalía.

e. Llevar la credencial vencida.

f. Ofrecer resistencia a mostrar la credencial a los Agentes o representantes de AA 2000 o de la Policía con funciones en el Aeropuerto.

g. Llevar la Credencial vencida más de 20 días.

h. No controlar, la empresa u organismo, la veracidad de los datos consignados en la solicitud de credencial.

i. Dar curso a una solicitud de Credencial Operativa Vehicular para rodados que no cumplan tareas en la empresa o que no necesiten de las mismas para el desarrollo de su actividad.

j. No devolver la empresa u organismo una credencial, habiendo sido dado de baja un vehículo, o habiendo dejado de ser necesario su ingreso a Plataforma Operativa.

k. Usar la COV perteneciente a otro vehículo.

8. CONDICIONES DE ACCESO DE VEHICULOS:

a. Todos los vehículos que circulan por las áreas operativas deberán ser perfectamente identificables por los servicios de control terrestre y seguridad, llevando como mínimo un anagrama de la compañía u organismo en los laterales del vehículo, bandera a cuadros y balizas color ámbar, aparte de las exigencias de seguridad aeroportuarias.

b. Los vehículos deben cumplir las exigencias técnicas descriptas en el formulario de Inspección Técnica.

c. En el supuesto de vehículos concretos que superen las características físicas indicadas, la Autoridad Aeronáutica del Aeropuerto, podrá autorizar su acceso a plataforma limitando, si fuera preciso, las vías de servicio a utilizar.

d. La Autoridad Aeronáutica del Aeropuerto podrá establecer para determinados tipos de vehículos o equipos la obligatoriedad de instalación de medios de extinción de incendios, así como sus características.

e. Debe documentarse el cumplimiento con la Verificación Técnica Vehicular (VTV), si la antigüedad del vehículo así lo exige.

f. Alternativamente se podrá exigir la superación de una revisión dentro del área operativa que incida en los mismos aspectos que la VTV y/o en otras exigencias legales para la actividad autorizada.

g. Independientemente, de lo indicado en el punto anterior, la Compañía u organismo propietario de un vehículo o equipo es responsable del perfecto estado del mismo, debiendo vigilar en especial la existencia de fugas de líquidos o grasas que puedan producir deterioros o suciedades en el pavimento.

h. Los vehículos que presenten anomalías deberán ser retirados de inmediato y debe documentarse que el seguro del vehículo cubre los riesgos por daños producidos en el interior del área operativa aeroportuaria, por el valor que el Administrador determine, siendo el propietario responsable de su actualización. Valor actual: U\$D 100.000.000

i. La Administración del Aeropuerto podrá implementar aquellas Directivas que considera necesarias para la mejor circulación y seguridad de los vehículos dentro de los Aeropuertos.

SOLICITUD DE CREDENCIAL OPERATIVA VEHICULAR



POLICIA AERONAUTICA NACIONAL

Nº NOTA

EMPRESA / ORGANISMO

AEROPUERTO

DATOS DEL SOLICITANTE

APELLIDOS :
 NOMBRES :
 TIPO DE DOCUMENTO: DNI PAS LC LE CI Nº DE DOCUMENTO :
 CARGO O FUNCION :
 DOMICILIO LEGAL :

DATOS DEL VEHICULO

MARCA : MODELO:
 COLOR: DOMINIO :
 Nº DE CHASIS : Nº DE MOTOR :
 COMPAÑÍA ASEGURADORA : POLIZA Nº :
 CLAUSULA ARIEL SI NO CLAUSULA 22 SI NO
 EMPRESA :
 NOTA : TACHAR LO QUE CORRESPONDA

COMPROMISO DEL SOLICITANTE

DECLARO CONOCER Y ACEPTAR EN SU TOTALIDAD LA NORMATIVA QUE REGULA LA SOLICITUD, USO Y RENOVACIÓN DE LA CREDENCIAL OPERATIVA VEHICULAR, CON LAS OBLIGACIONES QUE ELLA IMPLICA.

LUGAR Y FECHA: FIRMA Y ACLARACION

CERTIFICACION DEL EMPLEADOR

CERTIFICO QUE EL VEHICULO PARA EL CUAL SE SOLICITA LA CREDENCIAL OPERATIVA VEHICULAR PERTENECE A LA EMPRESA QUE REPRESENTO, DESEMPEÑANDO TAREAS EN LA PLATAFORMA OPERATIVA Y AREAS RESTRINGIDAS EN VIRTUD DE LO CUAL SOLICITO LA EMISION DE LA COV RESPECTIVA.

LUGAR Y FECHA:
 FIRMA ACLARACION

AUTORIDADES INTERVINIENTES

ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO : FIRMA ACLARACION

JEFE DE AEROPUERTO : FIRMA ACLARACION

USO EXCLUSIVO POLICIA AERONAUTICA NACIONAL

OBSERVACIONES:

 CREDENCIAL EMITIDA EL : / /
 FUNCIONARIO INTERVINIENTE : FIRMA

INSPECCION TECNICA



POLICIA AERONAUTICA NACIONAL

Nº NOTA

EMPRESA / ORGANISMO

AEROPUERTO

DATOS DEL VEHICULO

MARCA: MODELO: COLOR:
 DOMINIO : Nº DE CHASIS : Nº DE MOTOR:
 COMPAÑÍA ASEGURADORA : POLIZA Nº :
 CLAUSULA ARIEL SI NO CLAUSULA 22 SI NO

SI NO N/A

- Porta bandera con bandera reglamentaria o bandera autoadhesiva aplicada en los laterales
- Luces de destello color ambar en la parte mas elevada del vehiculo Con 360° de cobertura.
- Identificacion de la Empresa u Organismo visible en los laterales
- Funcionamientos de luces.
- Funcionamiento de freno y freno de mano.
- Estado de las cubiertas
- Estado general del vehiculo.
- Matafuego y balizas.

OBSERVACIONES:

-INSPECCION APROBOBADA SI NO FECHA

INSPECTORES INTERVINIENTES

..... FIRMA Y ACLARACION FIRMA Y ACLARACION

TOMADO CONOCIMIENTO

**FUERZA AEREA ARGENTINA
 COMANDO DE REGIONES AEREAS
 DIRECCION NACIONAL DE POLICIA AERONAUTICA**



ACCESO AUTORIZADO

CREDENCIAL Nº

TIPO DE VEHICULO
 PATENTE Nº
 EMPRESA
 APELLIDO
 NOMBRE
 POLIZA
 D N P A EZE Vº B. ADMINISTRADOR
 FIRMA JEFE DE AEROPUERTO Y/O JEFE DE ESC. P.A.N.

ANEXO "KILO"

Recibo la credencial aeronáutica asumiendo la responsabilidad que el incumplimiento conlleva, firmado de conformidad la recepción del documento y las obligaciones contraídas.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE REGIONES AEREAS
DIRECCION NACIONAL DE POLICIA AERONAUTICA

COMPROMISO DEL SOLICITANTE

Por la presente declaro conocer y aceptar la normativa vigente, con carácter de declaración jurada.

1. La credencial aeronáutica de seguridad aeroportuaria (C.A.S.A.) es un documento de identificación y permiso de acceso a áreas de seguridad de carácter restringido de la parte aeronáutica.

2. La utilización, uso y sistema de control está establecido por la autoridad aeronáutica competente en seguridad de la Aviación Civil (P.A.N.) como medida fundamental para cumplir con las disposiciones de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 (O.A.C.I.) del convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago 1944 Ley 13.891 y en función de la Ley 21.521.

3. Los procedimientos exigidos para el otorgamiento, producción, diseños, usos y controles de la C.A.S.A. son los siguientes:

1º) Producción:

a) El otorgamiento se producirá mediante solicitud escrita autorizada por la gerencia de normas operativas o representante acreditado del O.R.S.N.A. confeccionando posteriormente el formulario existente para tal efecto.

2º) Diseño:

a) El diseño es atribución exclusiva de la autoridad competente.

b) Se especifican Cinco (5) sectores de circulación: 1, 2, 3, 4 y 5.

Sector 1 – Sector de salida de pasajeros 1er. Piso de ambos espigones.

Sector 2 – Sector donde se realiza el despacho y recepción de cargas y correos.

Sector 3 – Sector de mantenimiento de aeronaves y equipos, hangares y talleres.

Sector 4 – Sector de llegada de Equipajes, cintas transportadoras de equipajes, incluye el lugar de tránsito de pasajeros de llegada y aduana. Sector de plataforma.

Sector 5 – Sector de Plataforma Operativa, lugar donde se realizan las tareas al despacho y recepción de las aeronaves a la llegada o salida del vuelo.

c) El color, formas, información y medidas de seguridad son elementos reservados para el emisor de los permisos.

3º) Usos:

a) El uso de la credencial lo identifica y autoriza el acceso a áreas operacionales de la parte aeronáutica para realizar tareas exclusivamente en función del O.R.S.N.A. por las cuales se justifica su otorgamiento.

b) En caso de extravío, cumplirá con las normas establecidas realizando nuevamente todo trámite de solicitud, presentando para ello la denuncia policial por el extravío y abonando en concepto de recargo un monto tres veces superior al valor actualizado de la misma dentro de los dos días hábiles posteriores al hecho.

c) Usarla en lugar visible, sobre la parte superior del cuerpo, del lado derecho y de manera permanente.

d) Tiene prohibido:

e) Circular dentro de los negocios libres de impuestos y adquirir o hacer adquirir los productos que se comercializan.

f) Recibir o despedir pasajeros.

g) Realizar recepciones de familiares u otras personas.

h) Realizar gestiones ante los Organismos Oficiales con competencia en el Aeropuerto (Aduanas – Migraciones – Sanidad de Fronteras – Interpol – etc.).

i) Solicitar o hacer uso de la Sala V.I.P. (oficiales o privadas) sin el correspondiente permiso de la autoridad competente.

j) Permanecer o transitar por el sector reservado para las autoridades Consulares o Diplomáticas.

k) Realizar tomas fotográficas u otros registros audiovisuales.

l) Fumar en los sectores prohibidos.

m) Permanecer o transitar próximo a las aeronaves en movimiento y/o con motores en funcionamiento.

n) Aproximarse a las aeronaves cuando se realizan las operaciones de carga de combustible.

o) Aproximarse a los lugares donde se está realizando procedimientos policiales o judiciales.

4º) Controles:

a) La autoridad competente realizará controles y verificaciones que sean necesarias relativas a las personas o cosas en cuanto se refiera a la autoridad.

b) El uso indebido de la C.A.S.A. otorgada dará lugar a las acciones legales correspondientes, en virtud de ser una infracción y hasta puede constituir un delito.

c) Por el mal uso de la C.A.S.A., se le puede revocar la autorización y retirar el permiso de ingreso.

d) Finalizada la función dentro del O.R.S.N.A la credencial deberá ser entregada a la Dirección Nacional de Policía Aeronáutica en forma inmediata, caso contrario se promoverá el pedido de secuestro a través de las autoridades correspondientes.

CAPITULO XV

APENDICE B

NORMAS Y PROCEDIMIENTOS

PARA EL

FUNCIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS DE VIGILANCIA EN EL AMBITO

AEROPORTUARIO.



FUERZA AEREA ARGENTINA
POLICIA AERONAUTICA NACIONAL
DEPARTAMENTO INTELIGENCIA

**I. PROPOSITO**

1. Establecer normas y procedimientos en materia de Seguridad Aeroportuaria dirigida a empresas de vigilancia en el marco del cumplimiento de la legislación nacional y convenios internacionales vigentes y de las disposiciones emanadas de la autoridad aeronáutica.

II. ALCANCE

2. Comprenderá a las empresas de vigilancia que brinden sus servicios en los aeropuertos y/o aeródromos públicos o privados, nacionales y/o internacionales en todo el territorio Nacional.

III. FUNDAMENTOS

3. Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

4. Ley 21.521 (B.O. 7-11-77) de creación de la Policía Aeronáutica Nacional.

5. Convenios Internacionales vigentes, de acuerdo a los Arts. 31 y 75 de la Constitución Nacional sancionada en el año 1994.

6. Ley 14.307, "Código Aeronáutico de la República Argentina", promulgado por Ley 17.285.

7. Decreto 375/97 Art.17.2

8. Disposiciones Nro. 01/95 de fecha 28-AGO-95; 58/95 de fecha 29-DIC-95 ; 77/96 de fecha 13-MAR-96 ; 294/98 de fecha 03-DIC-98, del Director Nacional de Policía Aeronáutica.

9. Anexo 17 y Documento 8973 de OACI (Normas y métodos recomendados para la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita).

IV. OBJETIVOS

10. De acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y en virtud de lo expresado en el Documento 8973/5 de la O.A.C.I. (Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Contra los Actos de Interferencia Ilícita), surge de su interpretación, la necesidad de imponer normas y procedimientos que deberán cumplir las empresas que brinden servicios de vigilancia en los aeropuertos nacionales y/o internacionales en los que desempeñan un importante papel para coadyuvar en la seguridad de las operaciones de aviación civil contra actos de interferencia ilícita. En tal sentido y para que dichas empresas cumplan con su tarea, la autoridad aeronáutica competente enumerará los principios rectores, de manera que los servicios de seguridad prestados por las mismas sean contribuyentes a las medidas de seguridad a adoptarse en todos los aeropuertos del país.

11. La naturaleza y magnitud de las instalaciones y servicios de seguridad prestados por dichas empresas variarán de un aeropuerto a otro, dependiendo del volumen de tráfico, las horas de funcionamiento y la aplicación de los diversos planes de contingencia del aeropuerto.

12. La autoridad aeronáutica competente, en materia de seguridad (Policía Aeronáutica Nacional), aplicará un método de inspección periódico de manera que las necesidades de los servicios de seguridad dados por estas prestatarias, satisfagan según la evolución de la tecnología y los estados de amenaza, los niveles necesarios y suficientes para actuar en consecuencia y de acuerdo a las contingencias y/o emergencias que se puedan presentar.

13. La Policía Aeronáutica Nacional establecerá criterios respecto al equipamiento técnico, a fin de prever el nivel mínimo respecto de los mismos, cuando de las contrataciones de las empresas de vigilancia por parte de los concesionarios, permisionarios, explotadores y/o cualquier otra empresa unipersonal o colectiva con tareas a realizar en el ámbito aeroportuario, surjan responsabilidades para con el control de carga, correo y/o equipaje mediante sistemas electrónicos, mecánicos y/o cualquier otro emergente del avance tecnológico que contribuya con las inspecciones necesarias para evitar cualquier acto de interferencia ilícita.

14. Cada aeropuerto tiene la obligación de redactar un Programa de Seguridad, que estará relacionado con los lineamientos establecidos en el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, como así también los explotadores, permisionarios, concesionarios y/o cualquier empresa, cualquiera sea su actividad, deberán formar parte del programa de seguridad aeroportuario y la autoridad aeronáutica determinará qué empresa deberá poseer un programa de seguridad. Siendo el caso particular el de las empresas de vigilancia quienes son responsables de poseer su propio programa de seguridad.

15. Las empresas de vigilancia en su programa de seguridad, deberán contemplar planes de contingencia, en lo que hace a sus responsabilidades, emergentes de la presente directiva, para minimizar los efectos de los ataques y/o emergencias, implementando prácticas regulares para identificar y eliminar cualquier deficiencia en los mismos, en coordinación con los diversos organismos y empresas privadas interesadas que cumplan funciones, tareas y/o servicios en el ámbito aeroportuario.

16. En este contexto, los planes de contingencia crearán un ambiente en el que todos los recursos disponibles de un Aeropuerto puedan ser dirigidos eficazmente contra un acto de interferencia ilícita.

17. Si bien cada aeropuerto y comunidad tienen sus propias necesidades y particularidades, desde el punto de vista jurisdiccional y de los organismos públicos, los conceptos básicos de la planificación para emergencias relacionadas con la seguridad, son los mismos.

18. Las empresas de vigilancia deberán poseer personal destacado en distintos puntos de control y éstos serán asignados a puestos fijos o a patrullas para evitar el acceso a zonas restringidas, equipos, personal o bienes determinados. Este personal deberá recibir la instrucción y capacitación adecuada recomendada por normas de O.A.C.I. en temas de Seguridad de la Aviación la que estará a cargo de la Policía Aeronáutica Nacional de acuerdo a Disposición 294/98 del Director Nacional de Policía Aeronáutica.

V. IMPLEMENTACION

19. Con el objeto de lograr un eficiente sistema de vigilancia en los objetivos asignados, los Administradores, Concesionarios y/o Permissionarios que contraten el servicio de empresas de vigilancia, deberán exigir la redacción de un Programa de Seguridad a las contratadas, que estará sujeto a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica, dicha exigencia tendrá el mismo alcance sobre las empresas de vigilancia que se encuentren prestando servicios. Estas últimas, tendrán un tiempo perentorio de noventa días corridos a partir de la recepción del presente Manual para la presentación del programa de seguridad ante la autoridad competente, para su aprobación.

VI. RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE VIGILANCIA Y DE LOS CONTRATANTES DE SERVICIOS DE SEGURIDAD PRIVADA

20. Toda empresa que brinde sus servicios en los aeropuertos deberá:

1º) Las empresas de vigilancia deberán cumplir con lo establecido en las disposiciones Nro. 1/95, 58/95 y 77/96 del Director Nacional de Policía Aeronáutica, cuando sean contratados sus servicios de seguridad privada, en lo que hace a inscripciones, habilitaciones y demás responsabilidades emergentes de las mismas, para poder desarrollar sus actividades en los aeropuertos del territorio nacional.

2º) Los Administradores, concesionarios, permissionarios y/o cualquier empresa que por cualquier motivo deba contratar una o más empresas de vigilancia para prestar servicios en los aeropuertos del territorio nacional, deberá exigir a las mismas el cumplimiento de lo establecido en el inciso precedente y lo dispuesto en el presente manual.

3º) Cumplirá estrictamente lo establecido en la Disposición 01/95 del Director Nacional de Policía Aeronáutica en lo que hace a las normas de funcionamiento (párrafo 5º).

4º) Queda prohibido el uso de armas de fuego por parte de personal perteneciente a empresas de vigilancia en los aeropuertos de todo el territorio nacional.

5º) Las empresas de vigilancia harán uso de los uniformes diseñados por las mismas a los efectos de identificarse, debiendo éstos no guardar semejanza con el utilizado por la autoridad policial de jurisdicción.

6º) De acuerdo a lo establecido en Disposición Nro. 58/95 del D.N.P.A., en los uniformes, insignias, escudos, vehículos y/o instalaciones no se podrá utilizar la palabra "SEGURIDAD", en ningún idioma.

7º) Los equipos de comunicaciones a utilizarse deberán estar aprobados por la C.N.T. y por la Fuerza Aérea Argentina, con el objeto de evitar que éstos afecten a los sistemas de navegación y/o a las comunicaciones aeronáuticas.

8º) Portará y colaborará con la policía de jurisdicción en el control del uso de las credenciales personales y vehiculares emitidas por la Policía Aeronáutica Nacional de acuerdo a lo establecido en el "Régimen Regulatorio para la Obtención, Renovación y Uso de Credenciales de Seguridad Aeroportuaria".

9º) Deberá cumplir y hacer cumplir al personal que le dependa las normas y procedimientos establecidas en el presente manual, en el Programa de Seguridad y de Emergencias del Aeropuerto en el que presta sus servicios y a las normas legales nacionales, provinciales y/o municipales que regulen su funcionamiento

10º) Será responsable de la capacitación y entrenamiento de su personal para responder adecuadamente contra actos de interferencia ilícita, emergencias y/o contingencias de acuerdo a lo expresado en su Programa de Seguridad aprobado por la autoridad aeronáutica.

VII. CAPACITACION

21. La redacción de los programas de capacitación y/o instrucción del personal queda librada al criterio de los Directores Técnicos de las empresas de vigilancia y sujetos a la aprobación de la Policía Aeronáutica Nacional, en lo que hace al temario en general, en todos los temas necesarios para cumplir adecuadamente con sus tareas y de acuerdo a las necesidades emergentes del presente Manual, hasta tanto dicho Organismo desarrolle los programas básicos y complementarios para la capacitación de empresas de vigilancia, con excepción de la materia Seguridad de la Aviación que será impartida exclusivamente por la Policía Aeronáutica Nacional, de acuerdo a lo establecido en Disposición Nro. 294/98 de fecha 03-DIC-98 del D.N.P.A.

VIII. INSPECCIONES

22. La Dirección Nacional de Policía Aeronáutica redactará y pondrá en ejecución las directivas necesarias tendientes a implementar un sistema de inspecciones a las empresas de vigilancia que brindan sus servicios en los aeropuertos privados y/o públicos, nacionales e internacionales a efectos de evaluar la idoneidad del personal para desarrollar sus actividades.

IX. PROGRAMA DE SEGURIDAD

23. El Programa de Seguridad contendrá dos partes, la primera la ocupará un Plan de Seguridad y la segunda un Plan de Accidentes.

PLAN DE SEGURIDAD

24. En la confección del Plan de Seguridad se seguirán los lineamientos que para cada caso se hayan establecido en el presente Manual, y en ausencia de algunos parámetros se basará en el Programa de Seguridad del Aeropuerto donde presta servicios y/o en lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

25. El Plan de Seguridad deberá contemplar la mayor cantidad de hipótesis que puedan afectar a la seguridad aeroportuaria o que puedan poner en riesgo la seguridad de la aviación civil nacional e internacional, como así también aquellas situaciones que por sus características puedan considerárselas como presuntos ilícitos (Ej. Robo, hurto, homicidios, muerte dudosa, etc.) y otras que por su naturaleza obligue a adoptar mayores medidas de seguridad, como en aquellos casos en que arriben o salgan personalidades que por su importancia, investidura o fama notoria, convoquen a gran cantidad de personas y/o público.

26. Las hipótesis planteadas deberán poseer los procedimientos que permitan una solución apropiada, con directivas claras y concretas a efectos de evitar duplicidades o superposiciones de ordenes, que se traslucen en desorganización y tienden al descontrol de la situación, todo ello dentro de los márgenes que para cada caso establecen las leyes, reglamentos, disposiciones, directivas, etc.

HIPOTESIS DE SITUACIONES CONFLICTIVAS

27. Las hipótesis de situaciones conflictivas que se pueden presentar son numerosas y de diversas características, pero en la búsqueda de la solución deberá predominar el concepto "Soluciones operativas, dentro del marco legal, poniendo en práctica los fundamentos de O.A.C.I. (Anexo 17 y Documento 8973) y con intervención inmediata de la Policía de jurisdicción".

28. Las hipótesis más comunes son las que a continuación se enumeran:

1º) AMENAZA DE EXPLOSIVOS

a) En tierra :

— Telefónica

— A través de terceros.

— Personalmente.

b) En vuelo

— Telefónica.

— A través de terceros.

— Personalmente.

2º) EN PRESENCIA DE EXPLOSIVOS

a) En tierra:

— Halls públicos.
— Estacionamientos públicos.
— Salas de embarques.
— Plataformas.
— Calles de rodaje.
— Sector de mantenimiento.
— Planta de Combustible.
— Aeronaves estacionadas.
— Sector de despacho de cargas, correos, etc.
— Sectores anexos al perímetro del aeropuerto.

b) En vuelo.

3º) EN PRESENCIA DE ILICITOS

a) Con intervención directa.
b) A través de terceras personas.

4º) ATAQUE ARMADO.

5º) VANDALISMO.

6º) CONTROL DE MULTITUDES.

a) Recepción de personalidades en el orden político, deportivo, artísticos, etc.

b) Disidentes.

c) Perturbadores.

7º) ASALTO ARMADO A CUALQUIER DEPENDENCIA

8º) OTROS QUE POR LAS CARACTERISTICAS PROPIAS DEL AEROPUERTO Y/O IDIOSINCRACIA DE LA POBLACION, CORRESPONDAN INCORPORAR.

GUIA QUE CONTRIBUIRA EN LA CONFECCION DE PROCEDIMIENTOS ANTE HIPOTESIS DE SITUACIONES CONFLICTIVAS

29. Se ha redactado una guía con recomendaciones que tiene la función de contribuir con la/s persona/s que han sido designadas como responsables de la confección de procedimientos ante conflictos emergentes del servicio prestado por parte de las empresas de vigilancia, de acuerdo al siguiente detalle:

1º) Es conveniente establecer el orden jerárquico desde el Gerente y/o Director Técnico hasta los vigiladores con funciones específicas de vigilancia.

2º) Cada miembro de la empresa de vigilancia debe tener claro el rol que le compete y las responsabilidades emergentes del servicio.

3º) Todo servicio de vigilancia debe poseer como mínimo una persona que supervise las tareas del personal que le dependa en dicho servicio.

4º) Los Jefes y/o supervisores deberán tener pleno conocimiento del Plan de Seguridad de la empresa, debiendo instruir convenientemente al personal sobre las obligaciones y responsabilidades del cumplimiento de las consignas emergentes de dicho Plan.

6º) Los vigiladores deberán responder en virtud del orden jerárquico establecido

7º) Todo el personal de la empresa deberá tener conocimiento y saber aplicar operativamente las consignas de todos los puestos.

8º) Se adjunta como Anexo Alfa los procedimientos establecidos para afrontar las hipótesis de situaciones conflictivas.

NOTA

Los Jefes, supervisores y vigiladores, deberían ser evaluados por las empresas de vigilancia para las que brindan sus servicios, a través de exámenes periódicos, a efectos de determinar el nivel de

conocimientos adquiridos, criterio para manejar situaciones complejas y establecer las necesidades de incorporar nuevos cursos y/o mejorar los ya existentes, con el objeto de incrementar sus conocimientos y por ende optimizar las tareas del servicio que estos brindan.

PLAN DE EMERGENCIA

30. Todo aeropuerto cuenta con un Programa de Accidentes, en el que se contemplan diversas situaciones y procedimientos a ejecutar por parte de la comunidad aeroportuaria, como así también las responsabilidades emergentes para con los participantes.

31. Cabe aclarar la premisa que “todos los miembros de un aeropuerto están obligados a prestar auxilio en caso de emergencias”, principalmente cuando se trata de accidentes en los que están en juego las vidas de las personas y que depende especialmente de la celeridad con que sean asistidas, tal es el caso de los accidentes de aeronaves.

32. La celeridad es importante, pero debe ser organizada, respondiendo a ordenes claras y precisas, para que los medios a disposición sean empleados adecuadamente.

33. Ante cualquier situación que ponga en riesgo la vida de personas, instalaciones y/o la seguridad de la aviación, se pone en funcionamiento el Centro de Operaciones de Emergencias (C.O.E.), desde donde se impartirán las órdenes para toda la comunidad aeroportuaria, respondiendo cada una de acuerdo al rol establecido oportunamente en el Programa de Emergencias del Aeropuerto.

34. Quien preside el C.O.E. es la máxima autoridad del aeropuerto (Jefe de Aeropuerto o quien lo reemplace)

35. En caso de siniestros en jurisdicción aeroportuaria, acudirán en auxilio centros de emergencias de todo tipo (ambulancias, bomberos, médicos, auxiliares, camilleros, etc.), que es preciso que reciban las indicaciones apropiadas de circulación, punto de reunión, direccionamiento al lugar del siniestro y posterior vía de salida.

36. Con la debida organización se evitarán más accidentes y se obtendrá mayor celeridad en el cumplimiento de la tarea.

37. Sin lugar a dudas toda persona siente la necesidad de dirigirse inmediatamente al lugar del siniestro para colaborar en rescatar a las víctimas, pero hay que contemplar que también es importante permanecer en el lugar asignado para controlar y/o contribuir con otras tareas que harán factible que los auxilios cumplan con su función.

38. El controlar al público, pasajeros de otros vuelos, familiares de las víctimas, curiosos, periodistas, etc., se vuelve una tarea difícil y se necesita especialmente a personal entrenado en control de situaciones críticas, por lo que las empresas de vigilancia se deben sentir comprometidas a cumplir con estos roles y en lo particular deben instruir a su personal para responder de acuerdo a estas situaciones o a otras que por su gravedad necesiten poseer la capacitación adecuada.

39. El Plan de Emergencias de las empresas de vigilancia deberá contemplar la mayor cantidad de hipótesis que puedan afectar a personas, instalaciones y/o a la seguridad de la aviación, si bien éstas pueden ser variadas y numerosas, se contemplarán las más comunes.

HIPOTESIS DE EMERGENCIAS

40. Se pueden considerar las siguientes hipótesis:

- 1º) Accidente Aéreo.
- 2º) Incendio.
- 3º) Fuga de gas.
- 4º) Derrame de materiales peligrosos.
- 5º) Explosiones.
- 6º) Sabotaje.
- 7º) Evacuación del aeropuerto.
- 8º) En presencia de pasajeros que ingresen al país con enfermedades contagiosas.
- 9º) Recepción y/o despacho de heridos y/o muertos a gran escala.
- 10º) Asistencia de poli traumatizados.
- 11º) Terremotos.
- 12º) Inundaciones.
- 13º) Cortes de energía durante un procedimiento de emergencia.
- 14º) Cierre de aeropuerto por seguridad sanitaria.
- 15º) fallecimiento de persona/s
- 16º) Otras contingencias.

41. Se adjunta como Anexo Bravo los Procedimientos a ponerse en ejecución ante la materialización de alguna de las hipótesis de emergencia.

42. Las preguntas que se deben formular con su posterior respuestas y que permitirá establecer los procedimientos adecuados a cada hipótesis planteada, son las que a continuación se mencionan:

- 1º) ¿Qué?
- 2º) ¿Cómo?
- 3º) ¿Cuándo?
- 4º) ¿Dónde?

X. ANEXOS

42. Se adjuntan Anexos e información pertinente, según el siguiente detalle:

- 1º) ANEXO ALFA (Plan de Seguridad)

2º) ANEXO BRAVO (Plan de Emergencias)

3º) ANEXO CHARLIE (Régimen de Inspección de Seguridad Aeroportuaria a Empresas de Vigilancia Privada).

4º) ANEXO DELTA (Planilla de Inspección).

5º) Disposiciones.

ANEXO ALFA

PARTE I

PLAN DE SEGURIDAD

1. En virtud de lo establecido en el “Manual de Normas y Procedimientos para el Funcionamiento de las Empresas de Vigilancia en el Ambito Aeroportuario”, se establecen los procedimientos a ser contemplados en la confección del Programa de Seguridad de Empresa de Vigilancia, los que serán de aplicación obligatoria.

2. En la confección del plan de seguridad se contemplarán dos situaciones:

- 1º) Controles rutinarios
- 2º) Contingencias

CONTROLES RUTINARIOS

3. En todos los aeropuertos del territorio nacional se deberán arbitrar las medidas de seguridad necesarias a efectos de evitar actos de interferencia ilícitas que afecten a la seguridad de la aviación, de las personas y/o instalaciones, en tal sentido se realizará un estudio de seguridad a efectos de determinar los puntos vulnerables y/o que puedan ser objeto de sabotajes, como así también los accesos de personas y/o vehículos a sectores restringidos.

4. Ciertos controles son de atribución exclusiva de la autoridad policial y otros complementarios serán de responsabilidad de los administradores, concesionarios y/o permisionarios, que para el cumplimiento de los mismos deberán contratar el servicio de una o más empresas de vigilancia, las que se ajustarán a las normas y procedimientos establecidos en el Manual /99 de Policía Aeronáutica Nacional.

5. Todos los sectores de uso público, aeronáutico y accesos a áreas restringidas, estarán sujetos a los controles establecidos por la autoridad competente y/o policía de jurisdicción de acuerdo a las leyes vigentes, a lo dispuesto en el Programa de Seguridad del Aeropuerto, Anexo 17 y Manual 8973/5 de O.A.C.I.

6. Los sectores controlados por las empresas de vigilancia, son aquellos de uso privado de los explotadores, concesionarios y/o permisionarios, los que pueden ser extensivos a las áreas aeronáuticas, restringidas y/o públicas por necesidad operacional de las empresas contratantes, tal es el caso de salas de preembarque, embarque, arribos, despachos de carga, correo, equipajes, planta de combustible, sectores públicos de atención al pasajero, etc., en coordinación con la autoridad competente.

7. Los controles rutinarios deberán establecerse en los lugares que a continuación se mencionan:

- 1º) Halls públicos
- 2º) Despacho de pasajeros
- 3º) Control de boarding pass (antes del Punto de Inspección)
- 4º) Free Shop
- 5º) Sala de embarque
- 6º) Sala de arribos nacional/internacional
- 7º) Traslado de equipajes
- 8º) Embarque de equipajes
- 9º) Control de aeronaves en tierra.
- 10º) Control de cargas.
- 11º) Control de correos.
- 12º) Sector de mantenimiento.
- 13º) Plantas de combustibles.
- 14º) Acceso a zonas restringidas y/o aeronáuticas desde sectores privados y/o públicos.
- 15º) Control en confiterías y/o barras, quioscos, farmacias, etc.
- 16º) Playas de estacionamiento.
- 17º) Vehículos de alquiler (Remises, taxis, colectivos, etc.).
- 18º) Peajes de ingreso/salida.
- 19º) Sectores públicos de libre circulación (plazoletas, paseos, etc.).
- 20º) Circulación y estacionamiento de vehículos.
- 21º) Otros que por necesidad de jurisdicción se deban implementar.

HALLS PUBLICOS

Deberá:

a) Realizar patrullas para controlar el sector público en toda su extensión a efectos de determinar posibles situaciones que puedan poner en riesgo la seguridad de las personas, instalaciones, de la aviación y/o culminar en ilícitos.

b) Brindar información a los pasajeros y público en general en lo que respecta a la asistencia del mismo.

c) Informar y/o poner en alerta a la policía de jurisdicción ante la perpetración de ilícitos, altercados, accidentes, muertes, etc., en la que deba tomar inmediata intervención.

DESPACHO DE PASAJEROS

Deberá:

a) Contribuir con los empleados de las empresas aéreas en lo que hace a la organización de los pasajeros para el despacho de equipajes y el correspondiente check-in de los mismos.

b) Brindar información a los pasajeros en lo que respecta a los temas relacionados con los servicios del aeropuerto.

c) Estar alerta e informar inmediatamente a la policía de jurisdicción en caso de observar la comisión de presuntos ilícitos.

CONTROL DE TARJETA DE EMBARQUE (BOARDING PASS)

Deberá:

a) Controlar que toda persona que ingresa por ese sector, posea la tarjeta de embarque emitida por la empresa aérea indicando que es un pasajero que ha cumplido con las tramitaciones correspondientes para embarcar en un determinado vuelo, verificando que la información impresa en dicha tarjeta sea coincidente con la puerta de embarque, horario, número de vuelo y destino programado, constatando dicha información obrante en el pasaje aéreo. Este puesto estará ubicado antes del Punto de Inspección.

b) Estar alerta a efectos de detectar presuntos ilícitos (ej. Transporte de estupefaciente), dando inmediata intervención a la policía de jurisdicción.

c) Actuar y no permitir el acceso a personas que transporten a simple vista elementos que puedan poner en riesgo la seguridad de las personas, instalaciones y/o a la aviación civil nacional e internacional, dando inmediata intervención a la policía de jurisdicción.

d) Ante la presunción que uno o más pasajeros se encuentren bajo el efecto de drogas y/o alcoholizados, en actitudes francamente agresivas, informará a la empresa aérea para que esta determine si se le permite el embarque y a la policía de jurisdicción en caso de que se considere que estos puedan poner en riesgo la seguridad del vuelo.

e) Brindar información a los pasajeros y público en general en lo que respecta a los servicios del aeropuerto.

FREE SHOP

Deberá:

a) Actuar y no permitir el acceso a personas que transporten a simple vista elementos que puedan poner en riesgo la seguridad de las personas, instalaciones y/o a la aviación civil nacional e internacional, dando inmediata intervención a la policía de jurisdicción en caso de presentarse alguna situación de esas características.

b) El personal aeroportuario debe poseer la Credencial de Seguridad Aeroportuaria (CSA), emitida por la Policía Aeronáutica Nacional para circular en dicho sector, caso contrario deberá dar intervención a la policía de jurisdicción.

SALA DE EMBARQUE

Deberá:

a) Controlar el ingreso y egreso de personas, cuando las salas de embarque se encuentren comunicadas directamente con el sector aeronáutico (plataforma operativa), exigiendo el uso de la credencial al personal aeroportuario y evitando el paso de aquellos pasajeros cuyo vuelo no se haya anunciado, poniendo especial atención en el pasajero que entrega la tarjeta de embarque al despachante de la empresa aérea y que posteriormente se dirige a abordar el colectivo de transporte o a la aeronave propiamente dicha, a efectos de evitar equivocaciones en los distintos embarques.

b) Actuar y no permitir el acceso a personas que transporten a simple vista elementos que puedan poner en riesgo la seguridad de las personas, instalaciones y/o a la aviación civil nacional e internacional, dando inmediata intervención a la policía de jurisdicción en caso de presentarse alguna situación de esas características.

c) Ante la presunción que uno o más pasajeros se encuentren bajo el efecto de drogas y/o alcoholizados, en actitudes francamente agresivas, informará a la empresa aérea para que ésta determine si se le permite el embarque y a la policía de jurisdicción en caso de que se considere que éstos puedan poner en riesgo la seguridad del vuelo.

d) Estar alerta a efectos de detectar presuntos ilícitos (ej.: Transporte de estupefaciente), dando inmediata intervención a la policía de jurisdicción.

SALA DE ARRIBOS NACIONALES

En las salas de arribos normalmente se deben contemplar los siguientes puntos de control:

1º) Puerta de entrada del sector aeronáutico a la sala de llegadas.

Deberá:

a) Controlar el ingreso y egreso de personas, cuando las salas de llegadas se encuentren comunicadas directamente con el sector aeronáutico (plataforma operativa), exigiendo el uso de la credencial al personal aeroportuario y permitiendo el acceso de los pasajeros evitando que ninguno de ellos permanezca en la plataforma operativa.

2º) Control de cintas transportadoras de cargas y equipajes.

a) No permitir que equipaje alguno quede depositado en plataforma sin ser colocado en la cinta transportadora, para luego ser retirado por su propietario.

b) Estar atento a efectos de identificar a posibles descuidistas, que aprovechan los momentos de mayor congestión.

3º) Puerta de salida a sector público.

a) Evitar el acceso de personas en espera de pasajeros y/o terceros que pretendan ingresar a dicho sector.

b) Controlar que los pasajeros retiren el equipaje que les corresponda.

c) El personal aeroportuario debe poseer la Credencial de Seguridad Aeroportuaria (CSA), emitida por la Policía Aeronáutica Nacional para circular en dicho sector, caso contrario deberá dar intervención a la policía de jurisdicción.

SALA DE ARRIBOS INTERNACIONALES

Los puntos serán coincidentes con los mencionados para la Sala de Arribos Nacionales incluyendo en el inciso primero:

a) Controlar que los pasajeros no eviten los controles de la Dirección Nacional de Migraciones y de la Administración Nacional de Aduanas.

TRASLADO DE EQUIPAJES

Deberá:

a) Supervisar el equipaje despachado, desde el momento en que la empresa aérea lo recibe, hasta su embarque en la bodega de la aeronave, no permitiendo que el mismo sufra roturas, averías, daños, etc., y evitando que por ninguna causa el mismo cambie el destino asignado sin previa autorización de un personal jerarquizado de dicha empresa.

EMBARQUE DE EQUIPAJES

Deberá:

a) Supervisar que el equipaje se embarque en su totalidad en las bodegas de los vuelos correspondientes. En caso de detectar que algún equipaje haya quedado en plataforma o en los carros de traslado y/o en cualquier otro lugar, dará inmediata intervención a la empresa aérea y de no identificarse inmediatamente al propietario el mismo deberá ser entregado a la policía de jurisdicción para su resguardo hasta tanto sea reclamado por su propietario.

CONTROL DE AERONAVES EN TIERRA

Deberán:

a) Controlar que una vez estacionada la aeronave y descendidos la totalidad de los pasajeros y tripulación, ningún operario que no posea funciones específicas en dicho vuelo deberá permanecer en ese sector, como así tampoco aquellos que no posean la credencial de seguridad aeroportuaria.

b) No permitir el acceso a la aeronave de personas sin la autorización de personal jerarquizado de la empresa aérea.

c) Estar atento que no queden paquetes o bultos abandonados en las cercanías de la aeronave. De detectarse algún elemento sospechoso dará inmediata intervención a la policía de jurisdicción.

d) Controlar, que una vez finalizadas las tareas de apoyo (limpieza, catering, combustible, etc.), no sean retirados elementos ajenos a sus tareas específicas.

CONTROL DE CARGAS

Deberá:

a) Supervisar la carga despachada, desde el momento en que la empresa aérea la recibe, hasta su embarque en la bodega de la aeronave, no permitiendo que la misma sufra roturas, averías, daños, etc., y evitando que por ninguna causa cambie el destino asignado sin previa autorización de un personal jerarquizado de dicha empresa.

b) Supervisar que la carga se embarque en su totalidad en las bodegas de los vuelos correspondientes. En caso de detectar que alguna carga haya quedado en plataforma, carros de traslado y/o en cualquier otro lugar, dará inmediata intervención a la empresa de carga y de no identificarse inmediatamente al propietario la misma deberá ser entregada a la policía de jurisdicción para su resguardo hasta tanto sea reclamado por su propietario (remitente).

CONTROL DE CORREO

Deberá:

a) Aplicarse los procedimientos establecidos en el Control de Carga, considerando que dada la tutela y resguardo legal que existe sobre la materia, cualquier novedad emergente de las mismas (rotura, violación de candados y/o precintos, se deberá informar inmediatamente a su propietario (remitente).

SECTOR DE MANTENIMIENTO

Deberá:

a) Efectuar los controles necesarios a efectos de evitar el acceso de personas no autorizadas y cualquier situación que ponga en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o instalaciones.

b) No permitir que se dejen elementos o bultos abandonados en el sector que se puedan considerar como elementos sospechosos.

PLANTAS DE COMBUSTIBLE

Deberá:

a) Efectuar los controles necesarios a efectos de evitar el acceso de personas no autorizadas y cualquier situación que ponga en riesgo la seguridad de las personas y/o instalaciones, informando a la policía de jurisdicción cualquier irregularidad que se pueda considerar de riesgo.

b) No permitir que se dejen elementos o bultos abandonados en el sector que se puedan considerar como elementos sospechosos.

ACCESO A ZONAS RESTRINGIDAS Y/O AERONAUTICAS DESDE SECTORES PRIVADOS Y/O PUBLICOS

Deberá:

a) Controlar el ingreso y egreso de personas en todos los accesos que se encuentren comunicadas directamente con el sector aeronáutico (plataforma operativa), exigiendo el uso de la credencial al

personal aeroportuario y evitando el paso de aquellas personas ajenas al aeropuerto, que no posean la credencial de seguridad aeroportuaria o que poseyéndola no tenga la autorización de ingreso a sector restringido.

b) Actuar y no permitir el acceso a personas que transporten a simple vista elementos que puedan poner en riesgo la seguridad de las personas, instalaciones y/o a la aviación civil nacional e internacional, dando inmediata intervención a la policía de jurisdicción en caso de presentarse alguna situación de esas características.

c) Estar alerta a efectos de detectar presuntos ilícitos (ej. Transporte de estupefaciente), dando inmediata intervención a la policía de jurisdicción.

CONTROL DE CONFITERIAS, BARRAS, QUIOSCOS, FARMACIAS, ETC.

Deberá:

a) Controlar los lugares que son de asidua concurrencia por parte de pasajeros, publico en general y la comunidad aeroportuaria, observando que los mismos no dejen olvidados elementos personales que hagan presumir sospechas o considerárselos como peligrosos para la seguridad de las personas y/o de las instalaciones.

b) Contribuir con la policía de jurisdicción en lo que hace al orden necesario que se debe mantener ante la presencia de gran cantidad de pasajeros y sus acompañantes.

c) Brindar información a los pasajeros en lo que respecta a los temas relacionados con los servicios del aeropuerto.

d) Estar alerta e informar inmediatamente a la policía de jurisdicción en caso de observar la comisión de presuntos ilícitos.

PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO

Deberá:

a) Controlar el predio establecido como playas de estacionamiento, evitando que los vehículos sean objeto de ilícitos (robo, hurto, destrucción, etc.), debiendo en caso de producirse informar inmediatamente a la policía de jurisdicción, suministrando toda aquella información que la autoridad le requiere en virtud de las investigaciones que se realicen en consecuencia.

b) En caso de incendio de algún automotor requerirá el pronto auxilio para contrarrestar el incidente, evitando que personas sin una función específica se acerquen al lugar del hecho.

c) Brindar información a los pasajeros en lo que respecta a los temas relacionados con los servicios del aeropuerto.

VEHICULOS DE ALQUILER

Deberá:

a) Controlar que los vehículos de alquiler respeten las normas de circulación, estacionamiento y velocidad máxima dentro de los límites del aeropuerto.

b) Informar a la autoridad de aplicación en caso de infracciones a las normas de circulación establecidas.

c) En caso de siniestros, dará intervención a la policía de jurisdicción, recabando la mayor cantidad de datos que estén relacionados con el mismo y de los posibles testigos que contribuyan a la investigación, no permitiendo que se retire ningún elemento del lugar hasta tanto lo autorice la autoridad policial.

PEAJE DE INGRESO/SALIDA

Deberá:

a) Controlar que se respeten las señales indicadoras de acceso a los peajes, velocidad, encolumnamiento y toda otra disposición establecida por el aeropuerto de jurisdicción.

b) Informar a la autoridad de aplicación en caso de infracciones a las normas de circulación establecidas.

c) En caso de siniestros, dará intervención a la policía de jurisdicción, recabando la mayor cantidad de datos que estén relacionados con el mismo y de los posibles testigos que contribuyan a la investigación, no permitiendo que se retire ningún elemento del lugar hasta tanto lo autorice la autoridad policial.

SECTORES PUBLICOS DE LIBRE CIRCULACION

Deberá:

a) Mantener el orden y control de personas que se desplacen por los predios destinados al esparcimiento de los pasajeros, acompañantes y público en general, debiendo hacer cumplir las normas sanitarias del aeropuerto.

b) Brindar información a los pasajeros en lo que respecta a los temas relacionados con los servicios del aeropuerto.

CIRCULACION Y ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS

Deberá:

a) Controlar que los vehículos particulares respeten las normas de circulación, estacionamiento y velocidad máxima dentro de los límites del aeropuerto.

b) Informar a la autoridad de aplicación en caso de infracciones a las normas de circulación establecidas.

c) En caso de siniestros, dará intervención a la policía de jurisdicción, recabando la mayor cantidad de datos que estén relacionados con el mismo y de los posibles testigos que contribuyan a la investigación, no permitiendo que se retire ningún elemento del lugar hasta tanto lo autorice la autoridad policial.

NOTA: La cantidad de personal a emplearse para cumplir adecuadamente con las tareas de control y vigilancia estará dada por las características y dimensiones de las instalaciones, cantidad de vuelos y promedio tipo de cantidad de pasajeros que llegan y/o salen hacia o desde cada aeropuerto, considerando la idiosincrasia de la población, índice de criminalidad y nivel de amenaza imperante.

El nivel de las contramedidas de seguridad se basa en el nivel de riesgo evaluado, que se determina considerando la amenaza con respecto a la vulnerabilidad.

CONTINGENCIAS

Se contemplarán las hipótesis de situaciones conflictivas mencionadas en el punto 28 del Manual /99 "Normas y Procedimientos para el Funcionamiento de las Empresas de Vigilancia en el Ambito Aeroportuario, a saber:

- 1º) AMENAZA DE EXPLOSIVOS.
- 2º) EN PRESENCIA DE EXPLOSIVOS.
- 3º) EN PRESENCIA DE ILICITOS.
- 4º) ATAQUE ARMADO.
- 5º) VANDALISMO.
- 6º) CONTROL DE MULTITUDES.
- 7º) ASALTO ARMADO A CUALQUIER DEPENDENCIA.
- 8º) OTROS QUE POR LAS CARACTERISTICAS PROPIAS DEL AEROPUERTO Y/O IDIOSINCRASIA DE LA POBLACION, CORRESPONDAN INCORPORAR.

AMENAZA DE EXPLOSIVOS

a) En tierra:

— Telefónica: Se aplicará lo dispuesto en el apéndice 14 del Manual 8973 de O.A.C.I.

— A través de terceros

— Personalmente

En los tres casos dará inmediata intervención a la policía de jurisdicción, informando en forma detallada las palabras utilizadas para realizar la amenaza.

Pondrá los medios humanos y técnicos a disposición y/o requerimiento de la autoridad aeronáutica.

Colaborará para con el despeje de la zona afectada por la amenaza.

No permitirá el acceso a personas ajenas al perímetro de seguridad implementado.

Contribuirá en todo lo necesario para agilizar el acceso de los auxilios (Detección de explosivos, bomberos, ambulancias y todo aquel que sea requerido por la autoridad competente.

Evitará que las personas y vehículos abandonen la zona afectada en forma desordenada, evitando accidentes.

En el tercer caso se solicitará instrucciones a la autoridad competente para trasladar al denunciante a sus instalaciones o mantenerlo en su puesto hasta tanto dicha autoridad se haga presente. En esta situación no se permitirá que el denunciante abandone las instalaciones hasta tanto así lo disponga la autoridad policial.

Los medios de prensa permanecerán fuera del cerco de seguridad y sólo se permitirá el acceso con autorización directa de la autoridad aeronáutica.

b) en vuelo:

Pondrá los medios humanos y técnicos a disposición y/o requerimiento de la autoridad aeronáutica en todos los sectores afectados (plataforma, pistas, calles de rodaje, hall públicos, salas de embarque, etc.).

Se aplicarán los procedimientos establecidos para amenazas de explosivos en tierra.

EN PRESENCIA DE EXPLOSIVOS

A) en tierra:

Cualquiera sea el sector del aeropuerto (público o privado) que sea afectado por la presencia de artefactos explosivos improvisados, rudimentarios y/o manufacturados, se procederá de la siguiente forma:

En primer término debe predominar el concepto de NO TOCAR y dar inmediata intervención a la policía de jurisdicción.

Hasta tanto la autoridad policial se presente se procederá a desalojar la zona afectada de toda persona ajena al sistema de seguridad.

Se determinará un perímetro de seguridad no inferior a los 100 metros a la redonda.

En el caso de existir ventanas y/o puertas de vidrios, se procederá a su encintado, para evitar la expansión de esquirlas.

Se aplicarán los procedimientos establecidos para amenazas de explosivos en tierra.

b) en vuelo:

Habiendo tomado conocimiento que una aeronave en vuelo ha denunciado tener a bordo un explosivo, procederá de la siguiente forma:

Dará inmediata intervención a la policía de jurisdicción y pondrá a disposición de la misma los medios humanos y técnicos, contribuyendo en todas aquellas tareas que le encomiende la autoridad interviniente para minimizar los efectos que pueda causar la detonación del mismo.

Se aplicarán los procedimientos establecidos para amenazas de explosivos en tierra.

EN PRESENCIA DE ILICITOS

a) con intervención directa:

Dará inmediata intervención a la policía de jurisdicción.

No permitirá que se retiren elementos de ninguna índole, del sector donde se produjera el ilícito hasta tanto se presente la autoridad policial.

Recabará los datos de posibles testigos y/o personas que hayan presenciado los acontecimientos o que puedan informar referente a los mismos.

b) A través de terceras personas:

Dará inmediata intervención a la policía de jurisdicción, poniendo a disposición la información recabada, indicios, datos de personas, etc. que puedan facilitar la investigación.

ATAQUE ARMADO

En conocimiento de producirse un ataque armado a las personas y/o instalaciones, dará inmediato aviso a la autoridad policial de jurisdicción, para que se adopten las medidas que para este tipo de situaciones correspondan.

En caso de producirse un ataque sin previo aviso, contribuirá a poner a cubierto a las personas que se encuentren en su sector de influencia.

Es importante que a pesar que la situación es extremadamente delicada, se tratará de evitar la corrida general de las personas, dado que el pánico descontrolado puede provocar mayor cantidad de víctimas inocentes, siendo lo más recomendable el ordenar que todos permanezcan acostados boca abajo, efectuando la menor cantidad de movimientos posibles.

Esta situación se mantendrá hasta tanto las fuerzas del orden retomen las instalaciones.

VANDALISMO

En presencia de personas, cualquiera fuera su sexo que se encuentren efectuando actos de vandalismo, dará inmediata intervención a la policía de jurisdicción, evitando adoptar medidas unipersonales que puedan generar como respuesta agresiones difíciles de controlar.

CONTROL DE MULTITUDES

Las multitudes pueden ser controladas mediante sistemas de seguridad organizados, en tal sentido las empresas de vigilancia contribuirán con sus medios humanos y técnicos con la autoridad policial de jurisdicción en la aplicación de los procedimientos necesarios para controlar a las multitudes, que cualquiera sea el motivo que las origine, las mismas deberán ser controladas adecuadamente a efectos de evitar desmanes innecesarios.

ASALTO ARMADO A CUALQUIER DEPENDENCIA

Ante el asalto a cualquier dependencia del aeropuerto, las empresas de vigilancia darán el alerta correspondiente a la policía de jurisdicción para su inmediata intervención, contribuyendo en la evacuación del sector afectado e impidiendo que personas ajenas al sistema de seguridad pretendan ingresar al área en conflicto.

ANEXO BRAVO

PARTE II

PLAN DE EMERGENCIAS

1. De acuerdo a lo expresado en el Manual/99 "Normas y Procedimientos para el Funcionamiento de las Empresas de Vigilancia en el Ambito Aeroportuario" en los párrafos 30 al 39 inclusive, se considerarán las siguientes hipótesis de emergencias:

- 1º) ACCIDENTE AEREO
- 2º) INCENDIOS
- 3º) FUGAS DE GAS

- 4º) DERRAME DE MATERIALES PELIGROSOS
- 5º) EXPLOSIONES
- 6º) SABOTAJE
- 7º) EVACUACION DEL AEROPUERTO
- 8º) EN PRESENCIA DE PASAJEROS QUE INGRESEN AL PAIS CON ENFERMEDADES CONTAGIOSAS
- 9º) RECEPCION Y/O DESPACHO DE HERIDOS Y/O MUERTOS A GRAN ESCALA
- 10º) ASISTENCIA DE POLITRAUMATIZADOS
- 11º) TERREMOTO
- 12º) INUNDACION
- 13º) CORTE DE ENERGIA DURANTE UN PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA
- 14º) CIERRE DEL AEROPUERTO POR SEGURIDAD SANITARIA
- 15º) FALLECIMIENTO DE PERSONA/S
- 16º) OTRAS CONTINGENCIAS

En caso de tomar conocimiento por sí mismo o por terceras personas de situaciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas, instalaciones y/o la seguridad de la aviación, deberá de inmediato dar la voz de alarma, poniendo en conocimiento de la autoridad policial de jurisdicción la emergencia existente.

Pondrá a disposición de la autoridad competente los medios humanos y técnicos para coadyuvar en la emergencia, con la premisa de poner a salvo la mayor cantidad de personas y bienes materiales.

En los casos de fallecimientos fortuitos y/o a consecuencias de accidentes, colaborará con la policía de jurisdicción, para mantener el sector afectado libre de personas ajenas a la situación.

En caso de accidentes aéreos se ajustará a lo establecido en el programa de emergencias del aeropuerto.

En caso de inundaciones y/o terremotos, colaborará en rescatar las personas y ponerlas a buen resguardo, brindando la asistencia necesaria y/o primeros auxilios para los cuales ha sido entrenado.

Cuando se detecten fugas de gas, se dará inmediata intervención a los responsables del mantenimiento, alejando a toda persona del lugar en peligro de explosión.

Ante la pérdida de energía durante un procedimiento de emergencia, deberá continuar con las actividades asignadas para cumplir con las mismas.

De tomar conocimiento del ingreso al país de personas con enfermedades contagiosas que pongan en riesgo la seguridad sanitaria de la población, dará inmediato aviso a la policía de jurisdicción y a las autoridades sanitarias para que se adopten las medidas establecidas al respecto.

Ante emergencias que promuevan la necesidad de cerrar el aeropuerto, el Jefe del mismo establecerá los parámetros y alcances de dicho cierre, considerando que se deberá evacuar el mismo, las empresas de vigilancia colaborarán en dicha tarea, poniendo a disposición de la autoridad los medios a su alcance.



FUERZA AEREA ARGENTINA
POLICIA AERONAUTICA NACIONAL
DEPARTAMENTO INTELIGENCIA

ANEXO CHARLIE

**REGIMEN DE INSPECCION DE SEGURIDAD
AEROPORTUARIA A EMPRESAS DE VIGILANCIA PRIVADA**

I. PROPOSITO.

1. Establecer un sistema de inspecciones en seguridad aeroportuaria, dirigido a empresas de vigilancia privadas con diferentes niveles de evaluación a efectos de optimizar los sistemas de seguridad que emplean dichas prestatarías relacionadas en la materia y que encuentran fundamento en las "Normas y Procedimientos para el Funcionamiento de las Empresas de Vigilancia en el ámbito Aeroportuario" y en el anexo 17 apéndice 21 punto 3 apartado G) del Documento 8973/5 de O.A.C.I.

II. ALCANCE.

2. Comprenderá a toda empresa unipersonal o colectiva que por sí o por cuenta de terceros realice tareas de vigilancia en los aeropuertos públicos y privados, nacionales y/o internacionales que operen en el territorio nacional.

III. FUNDAMENTOS.

3. Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

4. El artículo 2 de la Ley 21.521 (B.O. 7-11-77) de creación de la Policía Aeronáutica Nacional la define como una fuerza de seguridad militarizada que ejerce funciones de poder de policía en el aerospacio y el de servicio de seguridad y judicial en la jurisdicción territorial que posteriormente enumera el art. 4, es decir aeronaves, aeródromos, pistas de aterrizaje, e instalaciones terrestres radicadas en los mismos o que sirvan de apoyo a las operaciones aeroespaciales en lo que afecte en la jurisdicción militar.

5. En atención a su actividad, la policía puede ser preventiva y represiva. Dentro de las medidas preventivas de seguridad asignadas por acto legislativo a este Organismo, se destacan aquellas tendientes a la debida implementación de las normas de carácter internacional, de acuerdo a lo previsto en el Inc. 3º) del Art. 12 de la Ley 21.521, que dice: "La Policía Aeronáutica Nacional deberá ejecutar los compromisos previstos por las Convenciones Internacionales en lo relativo a policía de la aeronavegación, según las órdenes que especialmente se le impartan.

6. Anexo 17 y Documento 8973/5 de la O.A.C.I.

IV. OBJETIVOS.

7. A sabiendas que el factor humano es el más importante en la aplicación eficaz de medidas dirigidas a proteger la Aviación Civil Nacional e Internacional Contra los Actos de Interferencia Ilícita y teniendo en cuenta que la tecnología en materia de seguridad se ha desarrollado considerablemente en concomitancia con el aumento del volumen de pasajeros transportados por vía aérea, carga, correo, etc. Como así también es sabido que los equipos de detección más avanzados continuarán sujetos al criterio, idoneidad y competencia del operador, es necesario contar con un Sistema de Seguridad organizado, motivado y capacitado, a efectos de tender a lograr los objetivos AVSEC en los Aeropuertos del territorio nacional.

8. El objetivo principal será verificar la idoneidad necesaria del personal de empresas de vigilancia, que presten servicio en los aeropuertos en temas relacionados a la seguridad, a efectos de contribuir con lo mencionado en el párrafo anterior a través de un sistema de inspección implementado por la Dirección Nacional de Policía Aeronáutica.

9. Surge del Documento O.A.C.I. 8973/5 a modo de recomendación que las visitas semestrales planificadas o al azar, pueden dar como resultado informes escritos de las necesidades, mejoras y/o cambios de los métodos empleados para adecuarse al programa de seguridad de cada aeropuerto.

V. IMPLEMENTACION.

10. Las inspecciones las realizarán los inspectores designados a tal fin por el Director Nacional de Policía Aeronáutica.

11. Existirán tres tipos de inspecciones:

1º) De evaluación y recomendación.

2º) Implementación de las recomendaciones efectuadas en la primera inspección y evaluación de resultados y correcciones al sistema de seguridad.

3º) Control y fiscalización del sistema de seguridad (novedades corregidas, aplicación de inhabilitaciones temporales o definitivas).

12. Al final de cada inspección se elevará a la Subdirección Nacional de Policía Aeronáutica un informe que reflejará la idoneidad, capacitación y profesionalismo de las empresas de vigilancia inspeccionadas, en temas de seguridad aeroportuarios. Posteriormente se enviará a las empresas inspeccionadas las críticas y sugerencias, estableciéndose los niveles alcanzados, de acuerdo al siguiente detalle:

- 1º) NIVEL 1: OPTIMO
- 2º) NIVEL 2: MUY BUENO.
- 3º) NIVEL 3: BUENO
- 4º) NIVEL 4: REGULAR
- 5º) NIVEL 5: INSUFICIENTE

13. Los gastos emergentes de las inspecciones (alojamiento, racionamiento, viáticos, traslados, gastos eventuales, etc.) que demande el cumplimiento del presente documento, serán afrontados por la cuenta asignada para la recaudación de las habilitaciones de las empresas de vigilancia privada que brinden sus servicios en los aeropuertos del territorio nacional.



FUERZA AEREA ARGENTINA
POLICIA AERONAUTICA NACIONAL
DEPARTAMENTO INTELIGENCIA

ANEXO DELTA

**PLANILLA DE INSPECCION
PARA EMPRESAS DE VIGILANCIA PRIVADA
QUE BRINDAN SERVICIOS EN AEROPUERTOS NACIONALES E
INTERNACIONALES DE LA REPUBLICA ARGENTINA**

La presente Planilla será completada por Inspectores designados por el Director Nacional de Policía Aeronáutica y está dirigida a:

1º) Verificar el cumplimiento de leyes, reglamentaciones, disposiciones, circulares y/o directivas vigentes.

2º) Evaluar la capacitación programada, conocimientos adquiridos, control y fiscalización del sistema de seguridad.

3º) Efectuar críticas y recomendaciones.

AEROPUERTO:	PROVINCIA:
EMPRESA:	
DOMICILIO:	TEL FAX
DIRECTOR TECNICO:	DNI
EMPRESA CONTRATANTE:	

CUESTIONARIO

GERENCIA

- Ha realizado las inscripciones legales de rigor como empresa privada de vigilancia. sí no
- 2. Posee copia de las Disposiciones y Directivas emanadas de la D.N.P.A. en lo relativo a empresas de vigilancia. sí no
- 3. Posee un libro de altas y bajas de personal sí no
- 4. Dicho libro se actualiza al momento de producirse modificaciones. sí no
- 5. Tiene el personal un servicio de asistencia médica. sí no
- 6. Posee la empresa y sus empleados cobertura de seguro. sí no
- 7. Tiene oficinas administrativas en el Aeropuerto. sí no
- ARMAS**
- 8. Posee sala de armas en el Aeropuerto. sí no
- 9. Detalle las armas que posee

Tipo					
Cantidad					
Calibre					

- 10. Las armas declaradas se encuentran inscriptas en el RENAR o REPAR, según corresponda. sí no
- 11. La sala de armas reúne los requisitos establecidos por RENAR / REPAR sí no
- COMUNICACIONES**
- 12. Utiliza equipos de comunicaciones de radiofrecuencia sí no
- 13. Especifique los datos que a continuación se requieren:
- a) Tipos
- b) Cantidad
- c) Frecuencias

- 14. Dichos equipos se encuentran declarados ante la Secretaría de Comunicaciones. sí no
- 15. Las frecuencias utilizadas por sus equipos afectan o han afectado los sistemas de comunicaciones aeronáuticos sí no
- 16. Dichas frecuencias están autorizadas por la Fuerza Aérea Argentina sí no
- UNIFORME**
- 17. El personal que cumple tareas de vigilancia posee uniforme sí no
- 18. Especifique:

A Pantalón, color	
B Camisa, color	
C Corbata, color	
D Chaqueta, color	
E Gorra/Birrete, color	
F Medias, color	
G — Calzado, color	

